

E. J.

ESSAI
SUR L'ETAT
D U
COMMERCE
D'ANGLETERRE.

TOME SECOND.

*Materia tantâ abundat copiâ
Lubori faber ut desit, non fabro labor.*
Phed. L. 4. F. 25.



A LONDRES,
Et se vend à PARIS, Quai des Augustins ;
Chez N Y O N , à l'Occasion.

M. D C C. L V.



1607/5069

ESSAY

THE

OF

COMMERCE

IN

TOME SECOND

By



A

By

By



TABLE

DES CHAPITRES.

contenus en ce Volume.

SECONDE PARTIE. Commerce
Exterieur. Page j

CHAPITRE I.

*De la Marine. De l'usage de for-
cer. Inconveniens de l'usage de
forcer. Etablissement de la Flot-
te Royale. Etat de la Flotte
Royale. Marine marchande. Liste
des ports de l'Angleterre où il
y a des Douanes.*

*Rolle de la Flotte d'Edouard III.
en 1346.*

*Récapitulation du Rolle de la
Flotte Royale en 1746.*

*Etat de la Marine Angloise en
1751*

Tome. II

a

DES CHAPITRES

Liste des Ports d'Angleterre où il y a des Douanes , avec les Membres & les Criques qui en dépendent. 45

CHAPITRE II.

Suite du précédent. Reglemens & Statuts. 10. Fondation de l'Hôpital Royal de Greenwich 20. Autres encouragement pour les gens de mer. 30. De la Maison de la Trinité. 40. Des cinq ports.

61

Catalogue perpétuel des Administrateurs, des Officiers & des Domestiques de l'Hôpital Royal de Greenwich. 65

Pensions accordées aux veuves d'Officiers 76

Relevé des détails de l'acte de Heith concernans les Cinq Ports. 92

CHAPITRE III.

Suite du précédent. 10. Actes concernant la Navigation. 2. Récompenses promises pour perfectionner la Navigation. 30. Actes

TABLE

tes pour accroître le nombre
des Mariniers. 4^o. Actes divers.

102

CHAPITRE IV.

Du Commerce extérieur. Du Commerce des Anglois dans les Indes Orientales : ce qui comprend aussi celui qu'ils exercent sur les côtes de l'Arabie, de la Perse, & à la Chine. Commerce de Bombaye. Commerce de Madras. Commerce de Golgotha ou Colicotta. Commerce de Bencouli. 128

Liste des Navires envoyés d'Angleterre en divers endroits des Indes Orientales, depuis Octobre 1737, jusqu'en Août 1739, pour le compte de la Compagnie des Indes établie dans ce Royaume. 154

Liste des Navires revenus des Indes Orientales en Angleterre en l'année 1739. 157

DES CHAPITRES.

CHAPITRE V.

Suite du Précédent. Reglemens & Statuts. Origine de la premiere Compagnie des Indes Orientales établie en Angleterre. Origine de la seconde Compagnie. Origine de la troisieme, qui est. celle qui subsiste aujurd'hui. 158. Tableau des Exportations tant enregistrées que clandestines, pour les Indes Orientales, & des Réexportations prétendues faites par la Compagnie. 196.

CHAPITRE VI.

Considérations sur le Commerce des Indes. Examen de la question, s'il doit être attribué ou non à une Compagnie exclusive, 203.

CHAPITRE VII.

Du Commerce des Anglois sur les côtes d'Afrique. Détail sur les

TABLE

• côtes qu'ils fréquentent. Objets
du Commerce, en général,
qu'ils exercent dans cette partie
de l'Afrique. 226

CHAPITRE VIII.

Suite du précédent. Réglemens &
Statuts. Origine de diverses
Compagnies établies en Angle-
terre pour le Commerce d'Afri-
que. Origine de la Compagnie
des Avanturiers Royaux. Ori-
gine de la Compagnie Royale.
Origine de la Compagnie d'A-
frique & des Indes établie en
Ecosse. Liberté du Commerce
d'Afrique, 242

CHAPITRE IX.

Suite du précédent. Continuation
de l'histoire de la Compagnie
Royale. Dissolution de la Com-
pagnie Ecossoise. Continuation
de l'histoire de la Compagnie
Royale. Dissolution de la Com-
pagnie Royale. 267

DES CHAPITRES.

Etat des Forts , Cases & Comptoirs de la Compagnie Royale d'Afrique ; dressé en 1709
270

Etat des Esclaves , Munitions , Canots , Vaisseaux appartenans à la Compagnie Royale d'Afrique , tel qu'il s'est trouvé en l'année 1749 dans les différens Forts sur la côte occidentale d'Afrique , conformément à celui qui a été dressé dans le même temps sur les lieux par l'ordre de Thomas Pye Ecuyer Commandant le Vaisseau du Roi l'Humber.
289

CHAPITRE X.

Considérations sur le Commerce d'Afrique. Avantages indirects de ce Commerce. Récapitulation & résultat de ce qui a été dit au sujet du Commerce d'Afrique.

310

TABLE

CHAPITRE XI.

De la Compagnie de la Mer du Sud. Origine de la Compagnie de la Mer du Sud. Etat exact des sommes qui composèrent son Capital. Attribution de l'Assiente à la même Compagnie, 332

CHAPITRE XII

Continuation du précédent. Origine du système du Sud. Liste des Bubles. Chûte du système du Sud. 381

Memoire pour procurer à l'Etat une somme de 3,500,000. l. st. & racheter les capitaux dûs à la Banque, &c. 385

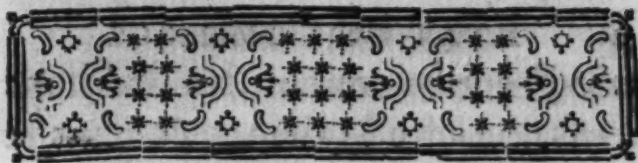
CHAPITRE XIII

Continuation des précédens. Fin de ce qui regarde la Compagnie de la Mer du Sud: observation sur l'Assiente. De l'Echiquier.

435

Errata pour le second volume.

- Page 48. lig. 5. *suffissent*, *lisés*. Suffisent.
- Page 74. lig. 15.. an act more effectual, *lisés*. an act for the more effectual.
- Page 78. lig. 18. Page. 79. lig. 1 & 2. *Thrésorier*, *lisés*. trésorier.
- Page 100. lig. 4. *moufes* *lisés*, mousses.
- Page 109. lig. 7. *répective*, *lisés* respective.
- Page 114. lig. 11. Dix mille livres de récompense sont assigné, *lisés*. Dix mille livres de récompense sont assignées.
- Page. 160. lig. 21. il envoyèrent *lisés*. , ils envoyèrent.
- Page 163. lig. 13. de l'année 1715. à l'année 1732. *lisés* de l'année 1615. à l'année 1632.
- Page 220. lig. 10. le droit de commerce en Espagne, *lisés* le droit de commercer en Espagne.
- Page 253. lig. 5. Le Roi accepta la réduction de leurs lettres Patentes, *lisés* le Roi accepta la reddition de leurs lettres Parentés.
- Page. 261. lig. 22. le lord Bahaven, *lisés*. le lord Belhaven.
- Page 308. lig. 30. qui faisoient une traite avantageuse de la côte d'Or, *lisés* qui faisoient une traite avantageuse sur la côte d'Or.
- Page. 313. lig. 1. Il en faut encore 5,000 Pièces d'Inde, (a) C'est-à-dire à peu-près 6,000 têtes. Pour le service des Espagnols, voilà donc, *lisés* il en faut encore 5,000. Pièces d'Inde, (a). C'est-à-dire à peu-près 6,000 têtes pour le service des Espagnols. Voilà donc,
- Page. 354. lig. 5. si jamais ils s'y fussent établis solidement. On, *lisés* si jamais ils s'y fussent établis solidement, on
- Page. 431. lig. 21. ou de les rendre, *lisés* ou de les laisser.



ESSAI

SUR L'ETAT
DU COMMERCE
D'ANGLETERRE.
SECONDE PARTIE.

COMMERCE EXTERIEUR.



A premiere Partie de
cet ouvrage traite du
Commerce intérieur de
l'Angleterre. On y a vû
quelles étoient les fabriques &
ses productions naturelles. Ces
sources de richesses , je veux dire
la fécondité des terres & l'indus-

Tome II.

A

2 ETAT DU COMMERCE

trie , entretiennent les habitans dans une grande aisance & dans la sérénité d'esprit nécessaire pour perpétuer le bonheur de leur situation. Cependant , si le commerce extérieur ne leur fournissoit pas des débouchés pour se défaire de leur superflu , ces sources même deviendroient par leur abondance des causes de découragement & dès-lors de pauvreté, ou si l'on veut de pauvreté & dès-lors de découragement : car ces deux choses sont réci-proquement cause & effet l'une de l'autre. En considérant la propriété des terres & le caractère des hommes dans les divers Etats de l'Europe & dans tous les Etats du Monde , on reconnoît que la même correspondance y a lieu entre le commerce intérieur & l'extérieur. Mais la grande Bretagne est plus qu'aucun autre pays dans ce cas.

On n'auroit donc fait connoître

quetrès-imparfaitement les ressources du peuple de cette Isle, si l'on n'eût montré les différentes branches du négoce qu'il exerce au dehors. Cette seconde Partie s'étend sur quelques-unes de ces branches.

1°. Sur le Commerce des Indes Orientales.

2°. Sur celui d'Afrique.

3°. Sur celui qu'a fait la Compagnie de la mer du Sud.

On y entre aussi dans quelque détail sur ce qui concerne la marine de l'Angleterre. §

CHAPITRE I.

*De la Marine, De l'usage de
forcer. Inconveniens de l'usa-
ge de forcer. Etablissement de
la Flotte Royale : Etat de la
Flotte Royale. Marine marchan-
de : Liste des ports de l'An-
gleterre où il y a des Douanes.*

De la Ma-
rine.

A Vant que de parler du
Commerce extérieur , je
crois à propos de dire un mot de
la Marine : tant de celle de
guerre que de celle de commer-
ce. La Marine marchande est,
pour ainsi dire, le pont de com-
munication qui unit le négoce du
dedans à celui du dehors. On
peut considerer à cet égard
les vaisseaux comme des voitures
sur lesquelles on transporte les
marchandises d'un lieu à un au-
tre ; & les Mariniers comme des

D'ANGLETERRE.

rouliers qui les conduisent. La marine guerriere met la marine marchande à l'abri des insultes. Il n'en est fait mention ici qu'à cause de ce rapport.

Ceux qui exercent la profession de marinier forment une espece d'hommes sans inquiétude, qui enrichissent toute la nation, excepté eux seuls. Ils ont souvent entre les mains de gros fonds qui ne leur appartiennent pas, & rarement possèdent-ils plus d'argent qu'ils n'en sçavent dépenser. Au reste la bravoure dans les dangers, la hardiesse dans les entreprises, la gayeté au milieu des plus grandes fatigues, sont des qualités qui les caractérisent. Les tempêtes ne font qu'exercer leur adresse sans les effrayer. La mer semble être leur élément.

Les matelots Anglois passent pour les meilleures gens de mer que l'on connoisse au monde. La

6 ETAT DU COMMERCE

Grande Bretagne leur doit ses richesses & sa sûreté. Soit dans la paix, soit dans la guerre ils sont les fondemens sur lesquels la Nation assied ses espérances. Ils méritent d'être encouragés dans l'une & l'autre circonstance: principalement dans la dernière.

De l'usage
de forcer.

Le service du Roi sur mer est extrêmement dur en Angleterre. Les matelots le regardent comme un esclavage. Effectivement quand une fois ils y sont entrés, ils y demeurent enchaînés toute leur vie avec la douleur de voir leur famille languir dans l'indigence, sans que la modicité de leur paye leur permette de la soulager. L'usage où l'on est de *forcer*, achève de dégouter d'embrasser la profession de matelot. (a) Personne

(a) En temps de guerre chez les Anglois, les Capitaines des vaisseaux de Roi ont le droit d'enlever sur les vaisseaux marchands les matelots dont ils ont besoin pour former ou recruter leur équipage. C'est ce qui s'ap-

ne veut en essayer dans la crainte que le lendemain on ne l'enleve pour la flotte Royale. Les voies d'autorité réussissent rarement.

On voit encore une preuve de la vérité de cette maxime dans la foiblesse du secours que les embarcos, (b) c'est - à - dire, les défenses des embarquemens fournissent pour l'équipement de la flotte. La plupart des mariniers se cachent autant de temps qu'ils durent.

La coutume d'enlever les matelots des vaisseaux marchands, ^{Inconveniens de l'usage de forcer.} au milieu de leur voyage, a de fâcheux inconveniens. Plusieurs de ces vaisseaux n'ayant plus une chiourme suffisante périssent dans

pelle *forcer* : en Anglois *to press* ou *to impress*. Ils peuvent aussi prendre les bâteliers, les pêcheurs & les vagabons.

(b) L'embarco est une défense aux vaisseaux de sortir de leurs ports. Les François ont pris ce mot des Espagnols, & l'ont fait passer dans leur langue. *Embargo* en Espagnol signifie *arrét*.

8 ETAT DU COMMERCE

la traversée. D'autres par la même raison ne pouvant revenir, demeurent dans les Indes Occidentales. Il naît aussi de-là un abus qui se commet sur les mers éloignées par les Capitaines des vaisseaux de guerre. Ils dégarnissent un vaisseau marchand de son équipage, & vendent ensuite à d'autres Capitaines les matelots qu'ils ont *forcés*.



Sans porter plus loin ces observations, je viens à l'état de la marine dans la grande Bretagne.

Etablis-
sement de la
flotte Roya-
le.

I°. Avant & depuis la conquête des Normands jusques au règne de Henri VIII. il n'y eut point en Angleterre de marine entretenue sur un pied fixe & constant. Durant cet intervalle de temps les villes maritimes du Royaume fournissoient, chacune suivant leurs forces, un certain nombre de vaisseaux pour le service de l'Etat,

lorsque l'occasion le requéroit.

Ces differens bâtimens s'assem-

bloient à un rendez-vous , où ils

se mettoient sous la conduite du

Roi , ou d'un Amiral qu'il nom-

moit.

*A general
treatise of the
dominion and
laws of the sea
by Alexan-
der Justice.*

La plupart des auteurs An-

glois prétendent que leur Na-

tion étoit distinguée par ses for-

ces navales dès le temps de Ju-

les Cesar. Les plus instruits d'en-

tr'eux se contentent de faire re-

monter les commencemens de

son pouvoir maritime jusqu'au

temps d'Alfred qui regna en An-

gleterre vers l'an 871. La guerre

que ce Monarque eut à soutenir

contre les Danois , le força d'é-

quiper beaucoup de vaisseaux. Ses

succès , qui furent attribués aux

soins qu'il avoit donnés à la ma-

rine , determinerent ses succes-

seurs à ne la pas négliger. Ils fa-

voriserent le commerce : & avec

*The laws
ordinances
and institu-
tions of the
Admiralty
of the Great
Britain civil
and Milita-
ry.*

10 ETAT DU COMMERCE

tant de bonheur que du temps d'Edgar, qui succeda à son frere Edwin en 957. l'Angleterre possédoit 3,600. vaisseaux. On n'est point à portée de fixer le tonnage de ces bâtimens. On suppose seulement que, les uns dans les autres, ils étoient montés de 50. hommes.

C'étoit du nombre de ces navires appartenant à des Commerçans du Royaume que les villes maritimes tiroient ceux qu'elles devoient prêter à l'Etat, à proportion de l'étendue de leur négoce. Il existe un *Rolle* de la flotte qu'avoit Edouard III. en 1346. par lequel on voit quel étoit le contingent de chaque ville. On y voit aussi que les forces navales de l'Angleterre qu'Edgar avoit partagées en trois divisions (*Orientale, Occidentale, & Septentrionale*) n'en composoient que

D'ANGLETERRE. II

deux pour lors ; ſçavoir une Meri-
dionale & une Septentrionale.

*ROLLE de la Flotte d'Edouard III. en
1346.*

Division Méridionale.

VILLES. NAVIRES. CHIOURME.

Londres	25	662 hommes.
Milford	2	24
Hoo	2	24
Maidstone	2	51
Hope	2	39
New Hyeth	5	49
Margate	15	160
Motme	2	22
Feversham	22	504
Douvre	16	336
Wight	18	220
Winchelsea	21	596
Weymouth	15	263
Lyme	4	62
Seaton	2	25
Sydmouth	3	62
Exmouth	10	493
Teymouth	7	110
Dartmouth	31	757

A vj

12 ETAT DU COMMERCE

VILLES.	NAVIRES.	CHIOURME.
Portsmouth	5	96 hommes
Plymouth	26	603
Loo	20	315
Yalm	2	47
Foy	47	770
Bristol	22	608
Tinmouth	2	25
Hastings	5	96
Romney	4	65
Rye	9	156
Hieth	6	122
Shoreham	20	329
Seaford	5	80
Newmouth	2	18
Hammowle-hook	7	117
Hoke	11	208
Southampton	21	576
Limington	9	152
Pool	4	94
Wareham	3	59
Swanzey	1	29
Ilfra-Combe	6	96
Padstow	2	27
Polerman	1	60
Wadworth	1	14

VILLES. NAVIRES. CHIOURMES.

Caerdiffe	1	51 hommes.
Bridgwater	1	15
Caermarthen	1	16
Cailchetworth	1	12
Mulbrook	1	82
Vaiffeaux fournis par le Roi	25	419
	475.	9,463.

Division Septentrionale.

Bamburgh	1	9 hommes.
Newcastle	17	314
Walwich	1	12
Hastlepool	5	145
Hull	16	466
York	1	9
Ravenspurgh	1	27
Woodhouse	1	22
Stolkhithe	1	10
Barton	3	30
Sunfleet	1	11
Saltfleet	2	42

14 ÉTAT DU COMMERCE

VILLES. NAVIRES. CHIOURMES.

Grimsby	11	171 hommes.
Wainfleet	2	49
Wrangle	1	8
Lynn	16	382
Blockney	2	38
Scarborough	1	19
Yarmouth	43	1,075
Dunwich	16	102
Orford	3	62
Geford	13	303
Harwich	14	283
Ipswich	12	239
Mersey	1	5
Brichelfea	6	61
Colchester	5	90
Whitbanas	1	17
Malden	2	32
Derwen	1	15
Boston	17	361
Suinumber	1	32
Barton	5	91
	223.	4,539.

Les Totaux réunis des deux divisions forment celui de 698 Navires , & de 14,002 hommes.

Une semblable marine de guerre accidentelle & momentanée, *A General Treatise of the dominion and Laws of the sea &c.* pour ainsi dire, ne pouvoit se rendre fort redoutable. Henri VIII. voyant dans ses coffres des trésors immenses que son pere lui avoit amassés; & jugeant les circonstances favorables pour augmenter sa puissance sur mer, & pour l'établir solidement, fit bâtir des arsenaux, préparer des chantiers, & construire des vaisseaux, afin d'en former une flotte permanente. Il institua un bureau, auquel il en attribua l'inspection. Ce bureau s'appelle *the Navy-office*.

Quoique ce Prince donnât le commandement de ces vaisseaux à quelques-uns de ses plus chers favoris, qui étoient des personnes de qualité, & que lui même les montât quelquefois en personne; on ne voit pas qu'il ait jamais pris soin de dresser aucun

16 ETAT DU COMMERCE

réglément concernant la discipline navale , & l'équipement de la flotte. De cette inattention naissent les innombrables difficultés qui se rencontrent en Angleterre , quand il est question de rassembler des matelots pour les vaisseaux du Roi , lorsqu'une guerre dure long-temps : difficultés telles , qu'aucun des successeurs de ce Monarque n'a pu encore y obvier totalement.

Histoire nationale d'Angleterre par Thomas Le-diard.

Edouard VI. & la Reine Marie ne suivirent point les vûes de leur pere. Elizabeth , qui monta sur le Trône après eux , imita long-temps leur indifférence à cet égard par un principe d'économie. La guerre , dans laquelle elle s'engagea avec l'Espagne qui étoit alors puissante sur mer , l'obligea de changer de système. Elle prit un soin particulier de sa marine , & la mit sur un bon pied. Ce fut cette Princesse

qui donna la première à des particuliers permission d'armer des vaisseaux, pour courir sus aux ennemis de l'Etat.

Jacques I. qui n'avoit pas de penchant pour les armes, donna peu d'attention à ses forces de mer. Charles I. soit pour réparer la faute de son père, ou plutôt dans la vue d'avoir un prétexte de lever de l'argent sur ses sujets, sans le consentement du Parlement, ordonna la construction de quelques navires. Pour subvenir aux frais de l'entreprise, il établit de sa seule autorité un impôt appelé *ship-money* par l'avis du Lord Conventry & du Procureur Général Noy. Le peuple que cette démarche arbitraire aigrit, refusa de payer; & le projet du Roi échoüa.

Jusqu'ici on avoit pris parmi la Noblesse les Commandans des vaisseaux de guerre. Comme très-

*A General
treatise of the
Dominion and
Laws of the
sea.*

18 ÉTAT DU COMMERCE

peu de personnes de cet ordre tenoient au parti des rebelles qui détrônerent Charles I. & s'emparèrent du Gouvernement, durant la guerre civile & le protectorat de Cromwell, on fit Capitaines de vaisseaux des gens de mediocre extraction. Ceux-ci devoient leur promotion à leur habileté dans l'art de la navigation. Au lieu que les gens de qualité qui recherchoient auparavant ces places pour l'honneur du commandement, ne s'attachoient qu'à la partie militaire; & se déchargeoient sur le pilote des soins qui regardoient le gouvernement nautique du vaisseau.

Charles II. après la restauration s'efforça d'engager la Noblesse dans le service de mer. Dans cette vûë il créa le Duc d'York, son frere, Grand-Amiral d'Angleterre. Et pour animer les personnes de distinction à faire prendre

ce parti à leurs enfans il érigea une compagnie de volontaires , à qui il donna des lettres patentes & des pensions pour la dépense de leur table. Cette compagnie fut appelée *the order of reformedes*. Il porta l'attention jusqu'à envoyer sur la flotte un de ses fils pour y servir en qualité de simple matelot.

La médiocrité des gages , que recevoient les Capitaines de vaisseau au service du Roi , porta le même Monarque à leur accorder en forme de supplément de paie certaines permissions : comme de s'approprier le profit des prises , de se charger de passagers & de certaines marchandises.

Jacques II. qui ne désiroit pas moins que son frere de s'attacher les Officiers de marine , ajouta à leur paie une gratification sous le nom de *table-money*. Il leur

20 ETAT DU COMMERCE

promettoit de plus grandes marques de sa bienveillance. Mais la révolution qui le priva de la Couronne , l'empêcha d'exécuter son dessein : & même comme les nouvelles gratifications qu'il avoit fixées pour les Officiers de la flotte n'étoient pas assises sur des fonds spécialement affectés à cet objet, elles ne subsisterent plus dès qu'il eut abandonné le Royaume.

En même temps que ce Prince avoit établi cet accroissement de gages , il avoit ôté aux Officiers de marine les permissions qu'ils tenoient de Charles II. Guillaume III. étant parvenu au trône ne les leur rendit pas. Mais par une espece de compensation il doubla leur paye. Ce nouveau règlement ne dura que six ans. Il finit avec la guerre ; parce que pour lors le temps de l'acte qui assignoit les fonds sur lesquels la somme nécessaire pour

l'augmentation devoit se lever, vint à expirer. Les Commissaires de l'Amirauté prirent le parti de reduire durant la paix les appointemens des Officiers. Cet expédient plut infiniment à la Chambre des Communes. Outre l'épargne qu'il procuroit à la Nation, elle y voyoit une chose qui ne pouvoit pas manquer de la flatter. C'est que sans préjudicier à la sûreté de l'Etat, on rendoit par-là le service du Roi aussi peu avantageux qu'il pouvoit l'être.

La flotte Royale entretenue ^{Etat de la Flotte Royale} en 1704. étoit composée de cent^{le.} vingt-deux vaisseaux de ligne, & d'environ cent soixante-deux bâtimens de différente grandeur. Parmi les cent vingt-deux vaisseaux de ligne, on en comptoit sept du premier rang, qui portoient depuis 96. jusqu'à 110. pieces de canon : quatorze du second rang,

22 ETAT DU COMMERCE

presque tous de 90. pieces de canon : quarante-quatre du troisiéme rang de 70. à 80. pieces de canon : cinquante-sept du quatriéme rang , depuis 48. pieces de canon jusqu'à soixante.

En 1746. la flotte Royale étoit plus forte.

ROLLE de la Flotte Royale en 1746.

NAVIRES.	PORT.	HOMES.	CANO.
----------	-------	--------	-------

PREMIER RANG.

La Royale Anne.			
La Bretagne.	1895.	} 850.	100.
Le Royal George.	1801.		
Le Londres.	1711.		
Le Royal Souverain.	1883.		
Le Royal Guillaume.	1918.		

SECOND RANG.

Le Barfleür.	1560.	} 750.	90.
Le Blenheim.	1557.		
Le Duc.	1625.		

D'ANGLETERRE.

23

NAVERES.

PORT. HOMES.

CAN.

SECOND RANG.

Le S. George.	1955.	}	740.	90.
Le Prince George.	1586.			
Le Marlborough.	1567.			
Le Neptune.	1572.			
Le Namur.	1567.			
Le Prince.				
La Princesse Royale.	1570.			
Le Ramillies.				
Le Sandwich.	1573.			
L'Union.	1578.			

TROISIEME RANG.

La Princesse Amelie.	1353.	}	600.	30.
La Boyne.	1390.			
La Princesse Caroline.	1353.			
Le Cambridge.	1286.			
Le Chichester.	1278.			
Le Cornouailles.	1350.			
Le Devonshire.	1305.			
Le Cumberland.	1401.			
Le Dorset-Shire.	1283.			
Le Lancastre.	1366.			
Le Newark.	1283.			
Le Norfolk.	1393.			

24 ETAT DU COMMERCE

NAVIRE. PORT. HOMES. CANO

TROISIEME RANG.

Le Ruffel.	1350	} 480. 70.
Le Shrewsbury.]	1314	
Le Somerset.	1354	
Le Torbay.	1296	
Le Berwick.	1280	
Le Bedford.	1230	
Le Burford.	1147	
Le Buckingham.	1128	
Le Capitaine.	1230	
L'Elisabeth.	1224	
L'Essex.	1226	
L'Edimbourg.	1119	
Le Prince Frederic.	1225	
Le Grafton.	1133	
L'Hampton-Court.		
L'Ipswich.	1142	
Le Kent.	1130	
Le Lenox.	1128	
Le Monmouth.	1225	
Le Nassau.	1225	
Le Northumberland.	1299	
Le Chene Royal.	1224	
L'Orford.	1099	
La Princesse,	1709	

NAVIRES.	PORT.	HOMES.	CANO.
----------	-------	--------	-------

TROISIEME RANG.

Le Prince d'Orange.	1228.	} 480.	704
La Revanche.	1258.		
Le Suffolck.	1224.		
Le Château de Sterling.	1225.		
L'Yarmouth.			

QUATRIEME RANG.

L'Augusta.	1068.	} 400.	60.
Le Cantorbery.			
Le Centurion.			
Le Deptford.	951.		
Le Dunkerque.	965.		
Le Sans-peur.	1093.		
Le Dragon.	1067.		
Le Défi.			
L'Exeter.			
Le Jersey.	1065.		
Le Kingston.	1068.		
Le Lyon.	1068.		
La Princesse Louise.			
La Princesse Marie.	1068.		

26 ETAT DU COMMERCE

NAVIRES. PORT. HOMES. CANO.

QUATRIEME RANG.

Le Medway.	1080		
Le Montagu.	920		
Le Nottingham.			
Le Pembroke.	956		
Le Plymouth.	954		
Le Robert.	1070		
Le Rippon.	1021		
Le Stafford.	1067		
Le Sunderland.	400	60.	
Le Superbe.	1063		
Le Tilbury.			
Le Vindfor.			
Le Warwick.	951		
Le Weymouth.	1065		
Le Worcester.	1061		
L'Yorck.	987		
Le Melford, précédem- ment l'Avis.			
L'Assistance.	750		
Le S. Albans.	853	300	50
L'Antilope.	860		
L'Argyle.	764		
Le Bristol.	764		

NAVIRES. PORT. HOMES. CANO.

QUATRIEME RANG.

Le Chatham.	756		
Le Colchester.			
Le Chester.			
Le Dartmouth.	856		
Le Falkland.			
Le Falmouth.	761		
Le Greenwich.	759		
Le Gloucester.			
Le Guernsey.	863		
Le Hamp-Shire.	850		
Le Hitch-Field.	756		
Le Leopard.	872	300	50.
Le Harwich.	968		
Le Newcastle.	759		
Le Nonpareil.	852		
Le Norwich.			
L'Oxford.	767		
Le Portland.			
Le Preston.	860		
La Panthere.			
Le Rubis.			
Le Romney.	756		
Le Maidstone, précédem-			

28 ETAT DU COMMERCE

NAVIRES.

PORT. HOMES. CANO.

QUATRIEME RANG.

<i>demment le Rochester.</i>			
Le Salisbury.	756	} 300	50.
Le Severn.	853		
Le Sutherland.	874		
Le Woolwich.	866		
Le Winchester.			
L'Aigle.			

CINQUIEME RANG.

L'Anglesey.	711	} 250	40
L'Avanture.	683		
Le Diamant.	697		
Le Douvre.	693		
L'Etham.	678		
Le Liverpool.	703		
Le Folkstone.	698		
Le Fowey.	528		
Le Feversham.	689		
Le Gosport.	691		
Le Hastings.	682		
L'Hector.	607		
Le Kinsale.	701		
Le Launceston.	701		

D'ANGLETERRE. 29

NAVIRES.

PORT. HOMES. CANO.

CINQUIEME RANG.

Le Château de Ludlou.	595	}		
L'Aloüette.				
L'Entreprise.				
Le Looe.				
Le Lynn.	688			
Le Marie-Galley.				
Le Milford.	714			
Le Marmeid.	707		250	40.
La Perle.				
Le Rocbuck.	597			
Le Saphir.	686			
Le Château de la Mer du Sud.				
Le Torrington.	711			

SIXIEME RANG.

L'Alderney.	504	}		
L'Alborough.	506			
Le Biddiford.	433			
Le Bridgwater.	466		150	20.
Le Blandford.	455			
Le Château de Bois.	375			
La Dursly Galley.	372			

30 ETAT DU COMMERCE

NAVIRES. PORT. HOMES. CANOES

SIXIEME RANG.

Le Dauphin.	428	} 150. 201.	
L'Expérience.	445		
Le Flamborough.	377		
Le Renard.	440		
Le Gibraltar.	374		
Le Lévrier.	451		
La Guirlande.			
Le Kennington.	429		
Le Lowestoffe.	512		
Le Vivant.	439		
La Chaux.	447		
Le Phénix.	514		
Le Port-Mahon.	437		
La Rose.	448		
Le Rye.	447		
Le Cheval-marin.	374		
Le Shoreham.			
Le Squirrel.	377		
Le Sea-Ford.	432		
Le Sheerness.	509		
Le Succès.	436		
Le Scarborough.	442		
Le Sole-bay.	429		

D'ANGLETERRE. 31

NAVIRES.

PORT. HOMES. CANO.

SIXIEME RANG.

Le Tartare.	430	}	150.	20.
Le Winchelsea.	441			
Le Wager.		}	116.	10.
Le Quienborough.				
La Royale Caroline.				
La prise du Rippon.				

BRULOTS.

L'Ætna.	183	}	45.	3.
Le Mercure	217. $\frac{1}{2}$			
Le Scipion.	171			
Le Vulcain.				
Le Nazaret.				

STORESHIPS ou Vaisseaux magasins.

Le Deptford.	678	}	100.	}	24.
Le Portmouht.	694				
La Princesse Royale.	541				
Le Trelawney.					

NAVIRES-HÔPITAUX.

Le Chester.	704.
Le Scarborough.	501
Le Sutherland.	676.
Le Solebay.	

32 ETAT DU COMMERCE

NAVIRES.

PORT. HOMES. CANO.

GALIOtes A BOMBES.

La Bouffée.	270	} 60. {	} Pieces de Campagne & Canons à queue.	} 8. 14.
Le Basilic.	271			
La Carcasse.	274			
La Comete.	276			
Le fire Drake.	283			
La Fournaise.	273			
La Grenade.	270			
L'Eclair.	275			
Le Mortier.	280			
Le Serpent.	275			
La Salamandre.				
Le Terrible.	263			
La Terreur.	278			
Le Tonnere.	272			

CHALOUPEs, Bâtimens destinés à de petites traversées, & qui en font quelque fois de grandes.

La Bonete.	201	} 100. {	} 8 12	} 14 14
Le Baltimore.	251			
Le Croissant.	200			
Le Renard.	249			
La Mouche.	200			
Le Furet.	255			

D'ANGLETERRE. 33

NAVIRES.

PORT. HOMES. CANO

Le Grampus.	249	} 100.	14	14
Le Faucon.	206			
Le Chien courant.	200		8	12
Le Merlin.			8	12
Le Loutre.	247		4	14
L'Hirondelle.			10	14
Le Vite.	203		8	12
La Dépense.	207		8	12
L'Espion.	201		8	12
Le Goulu de Mer.	201		10	12
Le Saltash.	248	}	14	14
Le Loup.	246		14	14

Pieces de
Campagne
& Canons
à quene.

La Biche.

Le Vautour.

L'Epreuve.

La Jamaïque.

La Renommée.

Le Hinchinbroke.

Le Tavistock.

YACHTS, Bâtimens de mer très-legers.

La Charlotte.	155.	40.	8.
Le Dublin.	148.	50.	12.
Le Fubbs.	157	} 40.	8.
La Catherine.	161		
La Marie.	164		
Le Guillaume Marie.	152		

B v

34 ETAT DU COMMERCE

NAVIRES. PORT. HOMES. CANO.

PETITS YACHTS.

Le Bolton.	42.	7.	6.
Le Guatham.	74.	6.	4.
Le Renard.	68.	4.	6.
Le Portsmouth.			4.
Le Queensborough.	46.	7.	6.

TRANSPORTS.

La Fuite Royale.	73.
La Découverte (<i>ce Bâti-</i> <i>ment est un Pink.</i>)	154.
Le Lion.	108.
La Marine.	109.
Le Plimouth.	166.
Le Renfort.	122.
Le Woolwich.	65.

HEUS.

L'Etranger.	125.
Le Heyting.	117.
L'Amour fidele.	76.
La Concorde.	130.

NAVIRES. PORT.

Le Bot-de-Sheernes.	94
La Marie.	52
Le Sheerneff.	27
La Bouée.	13

ALLEGES.

La Bonne volonté.	74
La Minorque.	
La Nouvelle.	

OURQUES, Bâtimens désemparés qui servent
de Magasins.

L'Alderney.	263
Le Berwick.	1,147
Le Bukingham.	1,065
Le Chatham.	714
Le Devon-Shire.	1,304
Le Capitaine.	1,131
Le Jersey.	677
L'Alloüette.	598
Le Succès.	547
Le Château Sterling.	1,138
L'Yarmouth.	1,110

36 ETAT DU COMMERCE

RECAPITULATION du Rolle de la Flotte Royale en 1746.

NAVIRES.	RANG.	CANON.
6.	1.	100.
13.	2.	90.
16.	3.	80.
25.	id.	70.
30.	4.	60.
35.	id.	50.
27.	5.	40.
36.	6.	20.

88.	Vaisseaux de Ligne.
5.	Brulots.
4.	Magasins.
4.	Hôpitaux.
14.	Galiotes à Bombes.
25.	Chaloupes.
6.	Yatchts.
5.	Petits Yatchts.
7.	Transports.
4.	Heus.
3.	Alleges.
11.	Ourques.

On évaluoit cette Marine à
3,205,344 livres sterlings, en n'ap-
prétiant que les Vaisseaux de li-
gne. Voici les bases de cette esti-
mation. Ce sont les frais de la

D'ANGLETERRE. 37

construction d'un Navire de chaque Rang : y compris mâts, voiles, cordages & huit mois de munitions navales du Département du Contre - Maître & du Charpentier.

Pour un Nav. de 100. p^{es}. de Can. 41,220. l. st.

90.	36,134.
80.	29,491.
70.	21,370.
60.	17,788.
50.	13,654.
40.	9,270.
30.	5,846.

Sur ce pied six Navires montés de cent pieces de canons à 41,220. liv. st. cont. 247,320.

13 dito de 90 Can. à 36,134 liv. ster. 469,742

16.	80.	29,491.	481,856.
25.	70.	21,370.	534,250.
30.	60.	17,788.	533,540.
35.	50.	13,654.	477,890.
27.	40.	9,270.	250,290.
36.	30.	5,846.	210,456.

Lesquels valent en tout 3,205,344. liv. st.

Les Brulots Magasins, Hôpi-

38 ETAT DU COMMERCE
taux & autres Bâtimens moins
considérables de la Flotte for-
mant le nombre de 88 , peuvent
être estimés les uns dans les au-
tres 2,000 livres sterlings & com-
posoient par conséquent une va-
leur de 176,000. liv. sterlings.

Quelque grandes que soient ces
sommes , celle à laquelle monte
annuellement l'entretien d'une
pareille Marine en tems de guerre,
tant pour le déperissement des
Navires , que pour les gages & la
nourriture des matelots ne lui est
gueres inferieure. On ne craint
point de se tromper en avançant
que l'Angleterre dépense alors
tous les ans pour cet objet 80.
millions tournois. La Nation n'a
jamais fait difficulté de fournir
des Subsidés pour subvenir aux
frais qui le concernent , & de tout
tems le Gouvernement a eu
moins de peine à obtenir des
fonds pour armer une Flotte entie-

D'ANGLETERRE. 39

re que pour lever un Bataillon. La Marine de ce Royaume est à présent à peu près dans le même état.

ETAT de la Marine Angloise en 1751.

VAISSEAUX DE LIGNE.

Nomb.	Rang	Can.	Equip.	Tot. des Equip.
5.	I.	100.	900.	4,500.
II.	2.	90.	800.	8,800.
6.	3.	80.	700.	4,200.
90.		74.	700.	6,300.
10.		66.	600.	6,000.
22.		70.	500.	11,000.
26.	4.	60.	400.	10,400.

FREGATES & autres bâtimens.

32.	4.	50.	350.	11,200.
42.	5.	40.	300.	12,600.
49.	6.	20.	150.	7,350.

CHALOUPIES armées.

42.	de 18 à 8.	100	4,000.
-----	------------	-----	--------

GALIOES à Bombes & Brûlots.

25.	de 10 à 6.	45.	1,125.
-----	------------	-----	--------

Suivant cet état, la Marine:

40 ETAT DU COMMERCE

d'Angleterre étoit forte en 1751. de deux cens soixante & dix-neuf navires , parmi lesquels il y avoit quatre vingt-neuf vaisseaux de ligne , cent vingt-trois autres vaisseaux de guerre & soixante-sept bâtimens plus légers.

Etat présent de la G. B. Quand la Flotte Royale est rassemblée elle est divisée en trois Escadres , sçavoir , la Rouge , la Blanche & la Bleüe , ainsi nommées des différentes couleurs de leur pavillon. L'Amiral de l'Escadre Rouge commande les deux autres Amiraux.

Cour de l'Amirauté. Les forces maritimes de la grande Bretagne sont sous le gouvernement du Grand Amiral ou des Commissaires qui remplissent les fonctions de cet Officier. Ils sont nommés par le Roi , & n'agissent qu'en vertu de son autorité. Le grand Amiral d'Angleterre est chargé de l'administration & du Com-
The laws ordinances and institutions of the Admiralty of the Great Britain civil and Milita-ry.

mandement de la Marine du Roi avec droit de prendre connoissance & de juger définitivement par lui, par ses Officiers ou par les Députés, de toutes les causes maritimes, soit civiles, soit criminelles. Il a plusieurs Officiers sous lui, les uns sur mer, les autres sur terre, les uns dans une capacité militaire, les autres dans une capacité civile; quelques-uns dans une capacité judiciaire, quelques autres dans une capacité exécutive.

Il tient une Cour que l'on ^{Etat présent} appelle *la Cour de l'Amirauté*. ^{de la G. B.} Sa Jurisdiction s'étend sur les Isles Britanniques & sur toutes les Colonies qui en dépendent en Asie, en Afrique & en Amérique en ce qui regarde la mer. Car elle n'a aucun pouvoir sur ce qui se passe à terre. Le Grand-Amiral, dans sa capacité militaire, dirige

les opérations de la Flotte Royale, mais il est obligé de prendre les instructions de la Cour. Elles lui sont communiquées par un Secrétaire d'Etat.

Tous les Bureaux relatifs à la Marine, les Magasins, les Chantiers, les Hôpitaux pour les Matelots, dépendent du Grand Amiral. Quand les fonctions de cet Officier sont attribuées à une commission, c'est le premier Commissaire de l'Amirauté qui représente le Grand Amiral. Il peut disposer de tout dans ce district suivant ses lumières. Il faut seulement que deux de ses Collegues signent les ordres qu'il donne pour les rendre valides.

La commission qui remplit les fonctions de Grand - Amiral fut érigée pour la première fois en 1673. Le nombre des Membres dont le Roi la compose n'est

point limité. Ordinairement elle consiste en un premier Commissaire & en six autres qui prennent rang suivant la date de leur nomination. Au reste le Roy s'est quelques fois contenté de restreindre l'autorité du Grand-Amiral en lui donnant un conseil ; & quelquefois il s'est réservé l'administration de sa marine , se faisant alors seconder par un Secrétaire d'Etat.

On construit maintenant dans la Grande Bretagne les navires du premier , second & troisième rang d'une si grande force , qu'un vaisseau du second rang est aussi bon que l'étoit autrefois un du premier. En temps de paix quand la flotte Royale demeure dans ses ports , elle coûte en réparations chaque année 40,000. liv. sterlings.

Pour la construction & le ra-

*Etat présent
de la G. B.*

44 ETAT DU COMMERCE

*The Uni-
versal Diction-
nary of naval
trade and
commerce.*

doub des vaisseaux de guerre il y a des chantiers dans plusieurs ports de l'Angleterre. Les principaux sont à Chatham, Deptford, Woolwich, Portsmouth, Deal, Sheerness, Plymouth.

C'est à Chatham à l'embouchure de la Tamise qu'on voit l'arsenal où se gardent les munitions navales, & tout ce qui est nécessaire pour la flotte Royale. En temps de guerre il y a un magasin à Harwich. C'est aussi à Chatham que se retirent les plus gros vaisseaux durant l'hyver.

On construit les plus grands navires à Woolwich situé ainsi que Chatham dans la Province de Kent. La baye de Torbay sur les côtes de Devon-Shire sert d'asile à la flotte Royale, lorsque croisant dans le canal elle est surprise par de gros temps.

Il est fait mention ici de la

flotte du Roi, parce que le nombre des vaisseaux qui la composent, & le bon état dans lequel ils sont entretenus, font respecter le pavillon Anglois dans toutes les mers, & procurent la sûreté des vaisseaux Marchands de cette Nation.

Une flotte puissante protege le commerce, & le commerce à son tour soutient la flotte. Partout où il languit, il est impossible d'avoir une marine redoutable. Ce n'est qu'en fournissant à un grand nombre de vaisseaux Marchands l'occasion d'être employés continuellement, qu'on vient à bout d'élever un grand nombre de Mariniers & d'ouvriers en tout genre pour le service des Vaisseaux de Roi.

De tous les commerces, le cabotage, c'est-à-dire, le négoce de mer qui se fait de proche en pro-

46 ETAT DU COMMERCE

che & les voyages qui ne retiennent pas beaucoup de tems en mer, favorisent le plus cet objet. Car les voyages de long cours détruisent les matelots bien loin d'en engendrer. On y a besoin de gens tout formés pour se tirer des dangers qui les accompagnent ordinairement. Il est rare qu'un vaisseau qui en entreprend rapporte autant d'hommes qu'il en avoit à bord en partant d'Europe.

*An essai on
trade*

Ceux qui veulent embrasser la profession de marin choisissent pour faire leurs premières tentatives l'occasion d'un voyage qui ne les éloigne pas trop longtems de leur pays. Plus ces occasions reviennent souvent, plus elles engagent de jeunes hommes à essayer si ce genre de vie leur convient. Les Hollandois ne recouvrent des Matelots aussi facilement qu'ils le

font, que parce que le plus fort de leur commerce se fait presque toujours, pour ainsidire, de proche en proche.

2°. Suivant l'opinion générale, le commerce de la Grande-Bretagne occupe 7,000 bâtimens. Il paroît par l'estimation d'un Auteur Anglois qui a écrit en 1749. qu'il en faut porter le nombre plus haut. Il prétend que la Marine marchande d'Angleterre est composée de 1,600 mille tonneaux. Dans ce cas en évaluant tant les grands vaisseaux que les petits sur le pied de 140. tonneaux chacun il en résulteroit un produit de 11,4,28 Vaisseaux marchands, lesquels à raison de 14 hommes d'équipage fourniroient de l'occupation à 159,992. Matelots.

Marine Marchande.

On comprend dans ce nombre de bâtimens de mer ceux qui sont employés aux différentes pêches

The Universal Dictionary of naval trade and commerce.

48 ETAT DU COMMERCE

que cette Nation exerce.

Quinze cens Navires , dont cinq cens gros montés de canon depuis dix pieces jusqu'à trente, fussient à peine pour le transport du charbon de terre. Le sucre & le tabac n'en chargent pas moins de 700. L'exportation du Ris de la Caroline a employé près de 300. vaisseaux. Un grand nombre de ces Bâtimens peuvent porter 36. à 40 pièces de canon ; spécialement ceux qui vont à la Virginie , à la Jamaïque , aux Barbades , en Espagne , en Italie & en Turquie. Ils sont construits si solidement que, dans le cas d'une déclaration de guerre soudaine , l'Etat ne fait pas difficulté de les louer & de les armer.

*A Plan of
the English
commerce.*

On peut juger de l'étendue du commerce de mer que font les Anglois par le grand nombre de matelots que le Roi force tous à coup sur les vaisseaux marchands

à la déclaration d'une guerre. Il en enrôle quelquefois vingt ou trente mille. Leur enlèvement n'apporte pas cependant une interruption fort sensible dans le cours du négoce : la Flotte Royale n'épuise qu'à la longue la marine marchande. Lorsque la paix est conclüe , ce même nombre de Mariniers que l'Etat licencie trouve aussi-tôt de l'emploi sur les vaisseaux Marchands.

Les Anglois disent qu'il n'y a aucun Port de mer au midi de leur Isle, en Europe , en Afrique , & en Amérique, où , de tous les Bâtimens étrangers qui y entrent le plus grand nombre ne soit formé par leurs vaisseaux. Le dénombrement qu'on en lit dans les avis publics fonde assez cette prétention. Il arrive même quelquefois que les Navires de cette Nation qui ont mouillé dans ces mêmes

50 ETAT DU COMMERCE
 Ports durant le cours d'une année
 surpassent en nombre ceux de toutes les autres Nations étrangères qui y ont abordé pendant le même espace de tems. La liste d'une des dernières années portoit qu'il étoit venu.

A Lisbonne.	{	Vaisseaux François.	18.
		Hollandois.	5.
		Suedois.	2.
		Hambourgeois.	1.
		Anglois.	50.

A Cadix.	{	Vaisseaux François.	12.
		Hollandois.	3.
		Hambourgeois.	2.
		Suedois.	1.
		Anglois.	18.

A Livourne.	{	Vaisseaux François.	5.
		Hollandois.	2.
		Anglois.	3.

A l'égard de l'Amérique les Hollandois ni les François ne peuvent en aucune façon leur être comparés pour la quantité des Vaisseaux qu'ils envoient dans cette quatrième partie du monde. Les possessions des Etats Généraux dans les Indes Occidentales se réduisent à très-peu de chose. Pour les François, quoique le nombre de leurs Bâtimens qui vont à Quebec en Canada, qui s'assemblent pour la pêche de la Moruë au banc de Terre-Neuve, ou qui sont chargés pour la Martinique, S. Domingue, la Guadeloupe &c. soit assez grand, il est encore bien inférieur à celui des Vaisseaux Anglois qui paroissent dans les mers de l'Amérique.

Les Ports les plus marchands de l'Angleterre sont, sur la Manche, Falmouth, Plimouth, Dartmouth, Weymouth, & Portsmouth; Bristoll près de l'Em-

52 ETAT DU COMMERCE

bouchure de la Severne ; Yarmouth & Hull, sur la mer du Nord ; Liverpool & Whitehaven sur celle d'Irlande.

*A plan of
the English
Cem.*

Depuis quelques années le commerce de plusieurs de ces villes est augmenté ; & plusieurs Ports de mer , qui n'envoyoient point ou qui n'envoyoient qu'un petit nombre de Vaisseaux au-dehors , meritent aujourd'hui de tenir rang parmi les Villes de ce Royaume qui font fleurir le commerce maritime.

*Etat présent
de la G. B.*

Ce qu'on vient de lire tombe principalement sur Bristol , Liverpool , Whitehaven , Dumfreis , Glascow & sur tous les ports qui se trouvent depuis Pembrok à l'extrémité de la Principauté de Galles , jusqu'à l'embouchure de la Clyde en Ecosse.

Quoique ces Villes ayent un grand nombre de Vaisseaux , la plupart n'ont pas de Chantier propre pour leur construction , ou du moins il s'y en bâtit peu. Il y a

d'autres Villes qui font commerce de Bâtimens de mer. Ce sont les habitans de Shoreham, Ipswich, Yarmouth, Hull, Whitby, Newcastle qui font construire la plus grande partie des Vaisseaux marchands dont se servent les Anglois. *The complete tradesmans*

La nouvelle Angletetre & quelques autres Colonies en Amerique leur en fournissent aussi beaucoup qui sont exeellens & qu'elles vendent à bon marché. On regarde cette circonstance (qui contribue à diminuer le prix du Fret) comme une des causes à quoi il faut rapporter l'étendue du commerce de la Grande Bretagne.

45 ETAT DU COMMERCE

LISTE des Ports d'Angleterre où il y a
des Douanes, avec les Membres & les
Criques qui en dépendent.

De jure Ma- ritimo & Na- valior a trea- tise of affaires Maritimes and of Com.	PORTS.	MEMBRES.	CRIQUEs.
	Londres.	—	Gravefande
	Ipswich,	Malden, Colchester —	Leigh, Burnham, West-Mersey, East-Mersey. Brickley, Wivenhoe. Maintree, Harwich.
	Yarmouth,	Woodbridge Alborough, Southwold, — Blakney, & Clay,	Orford, Dunwich ; Walderswick ; Lestoff.
	Lynn,	Wells, —	Burnham ; Hitcham, Croff-Keys ; Wisbich,

D'ANGLETERRE. 33

PORTS	MEMBRES	CRIQUES.
Boston;	—	{ Spalding , Fosdiet , Wainfleet , Numby- chapel , Thetlethorp Saltfleet ;
Hull ,	{ Grimsby , Bridlington , Scarborough .	Gainthorp ;
Newcastle	{ Whitby , Stoekton , Hartlepoole Sunderland . Shields ,	Middlebo- rough
	—	{ Seaton-de- laval , Blith-Nook ,
Berwick ,	—	{ Aylemouth Warnewa- ter, Holy Is- land, les Mar- ches Orien- tales qui comprennent les côtes du Northum- berland du côté de l'E- cosse.

56 ETAT DU COMMERCE

PORTS MEMBRES CRIQUES

Carlisle	{	—	les Marches Occidentales qui comprennent les côtes du Cumberland du côté de l'Escoffe.
			Workington , Ravenglass , Milnthorp ,
Chester	{	Lancastre ,	LeFort de Fondry Graunge ,
		Boulton ,	Wyre-Water ; Preston & Ribble Water ,
		Liverpool ,	Sankeybridge , Fradisham ,
			Rive Méridionale de la Riviere de Mersey
	{	—	Hilbree , Dawpoole , Neston ,
	{	—	Burtonhead , Bag - Hill , Mostin ,

D'ANGLETERRE. 37

PORTS	MEMBRES	CRIQUES.
Chester.	Aberconvey,	{ Holy-Head ; Amlogh ,
	Bewmaris,	
	Carnarvan,	{ Pulhelly, Barmouth, Aberustah
	Aberdowy , Cardigan ,	
Milford,	{	{ Haverford Oc. Tenby , Carmarthen , Lanelthy , North-Burris
Cardiffe,	Swensley ,	{ South-Burris, Neath ou Brittonferry: Newton.
	—;—	
	—;—	{ Aberthaw, Penarth , Newport , Chepstow.
	—;—	
Gloucester.	—	{ La Severne depuis Brid- ge North jus- qu'à King- ond.
Bristall.	—	
Bridgewater	Minehead	{ Pill. Vphill.

58 ETAT DU COMMERCE

PORTS.	MEMBRES.	CRIQUE.
Plymouth.	Padstow.	{ Penrin; S. Mawres Truro.
	S. Ives;	
	Pensance,	
	Helford,	
	Falmouth,	{ Faltash. Stonehouse, Cowsland.
	Fowey,	
	Lowe,	
	Ilfordcombe.	
	Barnstable.	{ Clovelly . Appledore Biddiford.
Exeter.		{ Tincomb. Starcroff, Bear & Sea- ton. Topsham, Pouldram, Sydmouth, Lympton, Exmouth, Aylmouth,
	Dartmouth,	{ Saltcomb, Brixham, Torbay, Totness,

PORTS

MEMBRES.

CRIQUES.

	Lyme.	{	Bridport, Charmouth;
Poole.	Weymouth.	{	Portland, Lulworth,
	—	{	Swanidge, Wareham,
	—	{	Christchurch;
Southampton	—	{	Limington,
	Cowes	{	Yarmouth, Newport,
	Portsmouth	{	Emsworth.
	Arundel,	{	La Pointe de Peigham, Selfey.
	Shoreham	{	Brightelm- stone.
Chichester	Lewes	{	Newhaven, Seaford.
	Pemsey, Hastings,	{	Winchelsea;
	Rye,	{	Lyd, Rumney.
	Hythe,	{	Folston,
			C vj

60 ETAT DU COMMERCE

PORTS,	MEMBRES	CRUQUES,
	Dover,	
		Deal,
		Ramsgate,
		Margat,
		Whit-Stable.
Sandwich,		
	Feversham,	
	Milton.	
	Rochester,	Queensborough.

On a vû dans la premiere partie, page 186, ce que les Anglois entendent par *Port*, & par *Mem-
bres* d'un *Port*. Par *Criques* on en-
tend dans cette liste les places où
il est deffendu aux Vaisseaux de
relâcher sans une permission ex-
presse du Bureau de la Douanne
établi dans le *Port* ou dans le *Mem-
bre* de qui elles dépendent.

CHAPITRE II.

Suite du précédent. Reglemens & Statuts. 1°. Fondation de l'Hôpital Royal de Greenwich. 2°. Autres encouragemens pour les gens de mer. 3°. De la Maison de la Trinité. 4°. Des cinq ports.

1°. **L**Es inconveniens qui résultent de l'usage d'enlever par force les Matelots qui servent sur les vaisseaux Marchands, pour les transporter sur les vaisseaux du Roi, devenant très-préjudiciables au commerce lorsque la guerre traîne en longueur, on a cherché à les prévenir en faisant trouver dans le service du Roi sur mer des avantages qui donnâssent de l'empressement pour y entrer.

Tel fut le motif qui porta Guillaume III. & la Reine Marie sa

*Reglemens
& statuts.*

*Fondation
de l'Hôpital
de Green-
wich.*

62 ETAT DU COMMERCE

femme à céder leur Palais de Greenwich, pour en faire un Hôpital destiné à recevoir (autant que les revenus affectés pour ce sujet & l'emplacement des lieux pourroient y suffire) les Mariniers invalides & les veuves ainsi que les enfans de ceux qui viendroient à périr par les armes ou dans les eaux, lorsque ces Mariniers se feroient enrôlés de bonne volonté pour la Flotte Royale.

*Etat présent
de la G. B.*

Le Palais de Greenwich fut commencé par Charles I L. Ce Prince dépensa plus de 36,000. l. sterlings à sa construction. Etant venu à mourir avant que de l'avoir fini, on laissa l'édifice sans l'achever : ses dépendances embrassoient neuf acres de terrain. Ce fut cet emplacement, avec les bâtimens élevés dessus achevés ou commencés, que Guillaume III. abandonna pour y ériger l'Hôpital dont je viens de parler.

La donation en est du mois d'Octobre 1694. en faveur de Sir John Somers Grand-Chancelier, de Thomas Duc de Leeds Président du Conseil privé, de Thomas Comte de Pembrok & de Mongommery Garde du Sceau privé, de Charles Duc de Shrewsbury un des deux principaux Secrétaires d'Etat, de Sidney Lord Godolphin premier Commissaire de la Trésorerie, & de plusieurs autres Seigneurs, leurs hoirs & ayant cause, qui par-là se trouverent chargés de l'exécution du dessein qu'avoit le Roi de procurer une retraite aux Matelots de la Flotte.

*The laws
ordinances
and institu-
tions of the
Admiralty
of Great
Britain civil
and Military*

Ce Monarque, quoiqu'engagé dans une guerre dispendieuse avec la France, octroya l'année suivante par d'autres patentes une somme annuelle de 2,000. liv. sterl. à prendre sur l'Echiquier pour avancer l'entreprise : invitant en

64 ETAT DU COMMERCE
même temps ses sujets à la secon-
der , en contribuant aux frais
qu'elle entraînoit. Il établit aussi
pour lors des Commissaires pour
recouvrer ces contributions volon-
taires & pour régler tout ce qui
concerneroit le gouvernement de
l'Hôpital.

[St. 7. & 8.
Will. III.]

Le Parlement confirma ces pa-
tentes par un acte, intitulé : *An act
for the encouragement and encrease
of seamen* , c'est-à-dire : Acte
pour l'encouragement & la multi-
plication des Mariniers. Cet Acte
fut lui-même confirmé l'année
suivante par un autre qui a pour
titre : *An act to enforce the act for
the encrease and encouragement of
seamen*. On appelle communé-
ment ces deux Statuts , *The regis-
ter-acts*.

*A general
treatise of the
dominion and
laws of the
sea*

Les Grands-Officiers de la Cou-
ronne , les Ministres d'État , les
premiers Magistrats du Royaume
sont Administrateurs nés de l'Hô-

pital de Greenwich. On leur associe les Seigneurs les plus qualifiés & les personnes les plus recommandables parmi la Noblesse. Le Prince de Galles dernier mort étoit aussi du nombre des Administrateurs. Sous leurs ordres il y a différens Officiers, dont la qualité est exprimée dans le catalogue ci-dessous.

The laws, Ordinances and institutions of the Admiralty of Great Britain civil and military.

CATALOGUE perpétuel des Administrateurs, des Officiers & des Domestiques de l'Hôpital Royal de Greenwich.

ADMINISTRATEURS.

- Le Grand Chancelier.
- Le Lord Président.
- Le Lord Garde du Sceau privé.
- Le Grand Maître.
- Le Grand Chambellan.
- Les deux Secrétaires d'Etat.
- Le Chancelier de l'Echiquier.
- Le Trésorier de la Maison du Roi.
- Le Grand Juge du Banc du Roy.

66 ETAT DU COMMERCE

Les Commissaires de l'Amirauté.

Le Grand-Amiral.

Les Commissaires du Trésor.

Le Lieutenant général de l'Ordonnance.

Le Maître des Rolles.

Le Grand Juge de la Cour des Plaidoyers communs.

Le premier Baron de l'Echiquier.

Les Juges du Banc du Roi.

Les Juges de la Cour des Plaidoyers communs.

Les Barons de l'Echiquier.

Le Procureur Général.

Le Secrétaire des Commissaires de la Trésorerie.

Les Officiers généraux de la Flotte.

Les Commissaires de la Marine.

Le Juge de l'Amirauté.

Le Lord Maire & les trois plus anciens Aldermans de la ville de Londres.

Le Maître & cinq Anciens de la Maison de la Trinité.

Le Gouverneur de l'Hôpital.

Le Deputé Gouverneur.

Le Trésorier de l'Hopital.

L'Inspecteur général.

OFFICIERS.

Le Gouverneur. Et le	1 Intendant.
Secret. du Gouverneur.	1 Chirurgien.
Le Lieutenant Gouverneur.	1 Controleur.
	1 Secrétaire. Et le
Le Trésorier.	Commis du Secrétaire.
1 Capitaine.	1 Auditeur.
2 ^e Capitaine.	1 Brasseur.
1 Lieutenant.	1 Dépensier.
2 ^e Lieutenant.	1 Aide-Dépensier.
3 ^e Lieutenant.	1 Matrone.
4 ^e Lieutenant.	2 ^e Matrone.
1 Chapelain.	9 Bas-Officiers & Domestiques.
2 ^e Chapelain.	
1 Médecin.	

En 1735 le Bâtiment de l'Hôpital n'étoit pas encore fini, le Parlement ordonna qu'une partie des biens laissés par le Comte de Derwentwater seroit employée à le continuer. L'Amiral Sir John Jennings, qui en étoit Gouver-

St. 3.
Gto. II.

68 ETAT DU COMMERCE

*Pour & Con-
tre. Tome VI.*

neur, y fit placer à ses dépens la même année dans la grande-cour, une statue de George II.

*Etat présent
de la G. B.*

Le nombre d'Invalides ou Pensionnaires, ainsi que les Anglois les appellent, entretenus dans l'Hôpital de Greenwich, est d'environ 1,000. Pour chaque centaine, on admet six veuves de Matelots, lesquelles prennent soin des pensionnaires & reçoivent 6. l. sterl. de gages par an; celles qui servent dans l'Infirmerie ont 2. Shellings de plus par semaine: Elles sont au nombre de huit.

Il y a aussi 100. enfans de Matelots. On réserve pour eux l'argent que donnent les curieux qui viennent voir L'Hôpital & les peintures qui l'embellissent. On les prend depuis l'âge de onze ans jusqu'à treize, & on les garde trois ans. Ils ont un maître qui leur apprend l'Hydrographie. Cette

charité fut fondée par le Lord Aylmer.

Il se tient un Conseil toutes les semaines dans l'Hôpital. On juge dans ce Conseil de tout ce qui a rapport à l'administration de la Maison & à la manutention du bon ordre & de la discipline.

Les deux Matrones qui tiennent rang parmi les Officiers de la Maison, ont soin de la lingerie.

Les Pensionnaires sont vêtus de drap bleu. On leur donne du linge, des bas, des souliers &c. & un Shelling par semaine. Parmi ces Pensionnaires, il y a 36 Bossemans distingués du reste par un petit gallon d'or sur leur habit & un large bord d'or à leur chapeau, ils ont 2. Shellings 6. deniers par semaine. Chacun de ces Bossemans a deux Aides qui portent aussi un bord d'or à leur chapeau, mais plus étroit. Ils reçoivent 1.

70 ETAT DU COMMERCE

Shelling 6. deniers par semaine.

Les Dimanches, lundis, mardis, & jeudis, les pensionnaires ont par jour pour ration une livre de mouton, de bœuf ou de porc; une livre de pain; un quarteron de fromage & deux pintes de biere. Les autres jours de la semaine on leur donne de la soupe aux pois, une once de beurre, une demi-livre de fromage, une livre de pain & deux pintes de biere. Les enfans ont du rôti & de l'aile.

Il est à remarquer qu'aucun Catholique ne peut participer à la charité de cette fondation. Lorsqu'il y vaque une place, ce sont les Commissaires faisant les fonctions de Grand-Amiral qui y nomment, en vertu du droit que la Reine Anne leur en a attribué.

Al'esperance d'avoir un azile certain, l'acte du Parlement qui confir-

St. 2.
Ann.

me la cession du Palais de Greenwich, ajoutoit d'autres attrait capable de diminuer la répugnance des gens de mer pour le service de la Flotte Royale. Il accordoit entr'autres une gratification de 40. shellings par an, aux trente mille Mariniers qui s'y engageroient les premiers. Il est vrai que d'un autre côté il obligeoit les Matelots à souffrir qu'on retînt sur leur paye 6. deniers par mois, pour l'entretien de l'Hôpital de Greenwich. Ces réglemens ne produisirent pas le bon effet qu'on en attendoit. Le Parlement, en promettant des gratifications à ceux qui se présenteroient pour servir sur les vaisseaux de Guerre, n'avoit pas destiné de fonds à cet usage. Desorte que les Matelots qui s'engagerent pour la Flotte Royale, sur la foi de ces promesses, au lieu des avantages qu'on leur offroit, virent diminuer

72 ETAT DU COMMERCE

les gages ordinaires qu'ils devoient recevoir ; à cause des 6. deniers qu'on leur retenoit tous les mois. Il arriva de-là que personne ne se présenta plus pour s'enrôler ; & que l'Acte , relativement à cette disposition , tomba en désuétude, après avoir causé bien des murmures. Ces circonstances obligerent en 1740. la Reine Anne à en révoquer formellement une autre clause : celle qui stipuloit la spontanéité de l'enrôlement pour qu'un Matelot eût le droit d'être admis à l'Hôpital de Greenwich.

St. 9.
Ann.

A peu près dans le même temps que la Reine ouvrit cet azile à un plus grand nombre de prétendants, elle songea à lui assurer des revenus capables de le soutenir. Dans cette vue, elle assujettit à la contribution de 6 deniers par mois, tous les Mariniers employés sur ses vaisseaux, ou sur les vaisseaux appartenans à

St. 10.
Ann.

ses

le
ro
pa
ro
de
M
tur
ter
lie
soi
d'a
éga
tex
à c
de f
dive
nier
les g
de l
doier
Suje
Guer
Man
To

ses Sujets , tant dans la Grande-Bretagne & l'Irlande , que dans les pays qui en dépendent. Il paroît que les habitans de quelques parties des Domaines de la Couronne Britannique & surtout ceux de ses Colonies dans le Nouveau Monde , déférerent peu à ce Statut , soit qu'il fût conçu dans des termes généraux qui donnoient lieu à des exceptions spécieuses , soit qu'ils se crussent en droit par d'autres raisons de refuser d'y avoir égard. George II. leur ôta tout pré-

St. 2.
Geo. II.

74 ETAT DU COMMERCE

St. 8.
Geo. II.

Angloises en Amérique. Mais aussi le même Roi déclara dans un acte subsequnt, qu'un Matelot qui seroit blessé à bord d'un vaisseau marchand, en combattant contre un vaisseau ennemi ou contre un Pirate, seroit reçu dans l'Hôpital de Greenwich, comme s'il eût servi sur la Flotte Royale. Un assez grand nombre de vaisseaux & singulierement ceux des Armateurs, éludoient le payement du droit de 6. deniers. En 1745. le Parlement y pourvût par un Acte, qui a pour titre: *An act more effectual recovering and collecting of certain duties granted towards the support of the Royal Hospital at Greenwich.*

St. 18.
Geo. II.

Outre les 6. deniers par mois que l'on retient sur la paye des Matelots, pour l'entretien de l'Hôpital Royal de Greenwich, le Parlement donne tous les ans une somme de 10,000 livres ster-

lings pour le même objet. Cette Maison jouit de plus du produit d'un fort grand nombre d'amendes qu'on applique à son profit.

An abridgement of the publick statutes.

2° Ce n'est pas là le seul encouragement que reçoivent les gens de Mer, Anglois. Tous les vaisseaux

Autres encouragemens pour les gens de mer.

de cette Nation, qui mouillent dans les Ports du Portugal, à Cadix, à Ste. Marie en Espagne ; à

St. 184 Geo. I.

Livourne en Italie, payent un droit qui se nomme *the consulage duty*, dont le produit s'emploie

St. 94 Geo. II.

au soulagement des Matelots naufragés, ou au rachat de ceux qui sont pris par les Corsaires de Barbarie. Outre cela Georges II. a

St. 104 Geo. II.

alloüé aux veuves des Mariniers qui ont péri sur Mer au service de l'Etat, une année de la paye de

Regulations and instructions relating to his Majesty's service at sea

leurs maris en forme de *bounty*. Si le décédé est mort sans femme ni enfans, & s'il laisse une mere indigente & âgée de 50 ans, elle reçoit la même alloüance que la veuve.

76 ETAT DU COMMERCE

St. 14.
Ges. 11.

Le Parlement en 1741 a confirmé la gratification qui regarde la veuve.

Les Reglemens précédens concernent seulement les simples Matelots. On a pourvû par d'autres reglemens à la subsistance des Officiers de Mer qui ont mérité la vétérançe. Elle leur est accordée sur un certificat de Medecins & de Chirurgiens commis pour les examiner, qui attestent leur invalidité ; & on leur conserve les mêmes appointemens dont ils jouïssent tandis qu'ils servoient. A l'égard des Officiers qui sont blessés ou estropiés au service de l'Etat, il n'y a rien d'arrêté en leur faveur. Le Roi se réserve de les récompenser selon le rapport qui lui est fait à leur sujet par le Grand Amiral ou les Commissaires de l'Amirauté.

Les veuves des Officiers de Marine ne reçoivent que depuis

une vingtaine d'années les secours dont elles jouissent aujourd'hui. La plupart étoient auparavant dans une condition déplorable Les Commissaires de l'Amirauté, considérant leur triste état, proposerent au corps des Officiers de s'engager réciproquement à accorder 3. deniers par livre sur leur paye pour établir, outre les bienfaits qui pourroient venir des personnes bien disposées, un fonds destiné à faire des pensions à celles de leurs femmes que leurs maris en mourant laisseroient dénuées de fortune.

Les Commissaires, ayant trouvé dans les Officiers la bonne volonté qu'ils désiroient, demanderent au Roi son agrément, pour l'exécution d'un dessein si louable. Le Prince s'empressa de l'encourager; il réunit les Officiers de Marine en une espece de corporation relativement à cet objet,

*The laws
ordinances
and institu-
tions of the
Admiralty
of the Great
Britain civil
and Military.*

78 ETAT DU COMMERCE

& leur donna des Lettres Patentés en datte du 30 Août 1732. Par ces lettres il remit le gouvernement de la Corporation aux Lords Commissaires de l'Amirauté, ou au Grand Amiral, au Garde du Thrésor, aux Commissaires, au Thrésorier, & au Caissier de la Marine ; conjointement avec vingt Capitaines, dix Lieutenans, cinq Maîtres, cinq Bossemans, cinq Canoniers, cinq Charpentiers, cinq Ecrivains de Vaisseau & cinq Chirurgiens ; ces Officiers devant être les plus anciens de leur classe.

Parmi ce nombre on prend le Président, deux Vice-Présidens, un Thrésorier & quinze Assesseurs, pour former un committé aux soins du quel la gestion des affaires dépendantes de la corporation est remise.

Le Grand Amiral ou le premier Commissaire de l'Amirauté est Président né de cette Compagnie, de même que le

Thréforier de la Marine en est le Thréforier né. Mais les deux Vice-Présidents & les quinze Assesseurs sont élus tous les ans. Les Officiers & les Serviteurs de cette généreuse corporation, ne reçoivent point de salaire.

Le premier soin des Gouverneurs fut de pourvoir à la subsistance des veuves qui avoient perdu leurs maris depuis le mois d'Août 1732. Leur nombre, dès la première année, montoit à vingt-quatre. Elles eurent chacune une pension selon leur rang, dans les proportions suivantes.

PENSIONS accordées aux veuves d'Officiers.

La veuve d'un Capitaine, par an. 45 l. st.

La veuve d'un Lieut. ou d'un Maître. 30

La veuve d'un Bosselman, d'un Canonier, d'un Charpentier, d'un Ecrivain de vaisseau, d'un Chirurgien, d'un Maître d'Yacht.

20

80 ETAT DU COMMERCE

Les veuves , dont les maris étoient morts avant l'établissement de la Corporation, n'avoient point de droit au partage de ses fonds , qui d'ailleurs ne montoient pas au-delà de 1,200 livres par an. En leur faveur , les Commissaires s'adresserent de nouveau au Roi. Le Monarque les recommanda au Parlement. Le Parlement , touché des malheureuses circonstances où ces veuves languissoient , arrêta qu'il seroit alloüé sur les livres de chaque vaisseau de Guerre en pleine paye la dépense d'un Matelot , tant en gages qu'en nourriture , sur chaque centaine d'hommes dont l'Equipage complet seroit composé , pour être appliquée à leur soulagement.

Cette concession augmenta si considérablement le fond destiné pour les veuves , que les Gouverneurs de la Corporation se virent

en état de les avertir de venir toutes prendre part aux secours qu'on leur avoit ménagés. Il s'en présenta au dessus de six cens. On leur donna à chacune une pension convenable.

Le nombre des veuves entretenues par cette charité monte aujourd'hui à environ sept cens.

3^o Il y a en Angleterre une Compagnie de gens de mer, à qui l'usage & la législation ont confié plusieurs articles de police, concernant la navigation des côtes & des rivières, & particulièrement ce qui regarde le lamanage (a) & le lestage des Navires. Elle doit son origine à Henri VIII. qui par des Lettres-Patentes du mois de Mars de la quatrième année de

*De la Maison
de la Trinité.*

The laws, ordinances and institutions of the Admiralty of Great-Britain civil and Military.

(a) On appelle lamanage ou pilotage, le travail des Mariniers qui conduisent les vaisseaux à l'entrée ou à la sortie des ports, havres, ou rivières, particulièrement dans les lieux où l'entrée est difficile. *Dict de Com.*

82 ETAT DU COMMERCE

son regne , incorpora les Marins Anglois sous le nom de *Maîtres, Gardiens & Assistans de la Société ou Confrérie de la très-glorieuse Trinité & de S. Clement.* Cette Confrérie fut érigée dans la Paroisse de Deptford-Strond, dans le Comté de Kent, où elle eut sa premiere Maison. Depuis elle en a élevé quelques autres en divers endroits qui sont celle de Newcastle sur la Tine , dans le Northumberland ; celle de Kingston-sur-Hull, dans l'York-Shire, & celle des Cinq-Ports. La Maison de Deptford-Strond est comme le chef-lieu de la Confrérie.

Henri VIII. en formant cette Société l'obligea à fournir des Pilotes pour la Flotte Royale toutes les fois qu'elle en seroit requise ; & lui donna une sorte d'inspection sur les vaisseaux qui la composoient & sur l'équipage de ces vaisseaux. C'est ce qu'on voit par

le préambule d'un Acte du Parlement, passé en 1585. dans la huitième année du regne d'Elizabeth.

St. 84
Eliz.

L'Acte que je viens de citer, attribue à la Maison de la Trinité (a) (c'est ainsi qu'on appelle communément la Confrérie dont je parle) le droit de placer sur les côtes de l'Angleterre, les tonnes, les bouées (b), les balises (c), les fanaux qu'elle juge à propos pour la sûreté

(a) En Anglois *Trinity-House*.

(b) La bouée est un morceau de bois ou de liege; quelquefois un baril vuide & bien clos, qui flotte sur l'eau, attaché à un petit cable, retenu au fond de la mer, pour faire connoître aux Mariniers les endroits où les ancrs sont mouillées dans les Ports, ou celles qui ont été laissées dans les rades pour ne les avoir pu retirer; les pieux & les bois de vaisseaux qui sont enfoncés dans la mer, & autres choses semblables, qui peuvent nuire à la navigation: *Dict. de Com.*

(c) La balise est une marque qu'on met sur les côtes de la mer, ou à l'entrée des Ports, Havres & rivières navigables, à l'effet d'assurer la navigation & d'indiquer la route que les vaisseaux doivent tenir pour se garantir des dangers. *Dict. de Com.*

84 ETAT DU COMMERCE

de la navigation ; & l'autorise à donner aux gens de mer la permission d'exercer sur la Tamise le métier de Batelier sans que qui que ce soit puisse leur apporter aucun empêchement.

*The Grant of
Queen Eliza-
beth of the Bal-
lastage Beaco-
nage , and
buoyage to the
Trinity-house.*

A ces privilèges la même Reine en ajouta de nouveaux , dans la trente-sixième année de son regne. Elle accorda pour lors à la Maison de la Trinité (à l'égard de tous les vaisseaux qui navigueroient dans la Tamise) le droit de lestage , dont quelques temps auparavant (par ses Lettres-Patentes du 8 Juillet de la vingt-septième année de son regne) elle avoit gratifié le Grand-Amiral d'Angleterre. Ces Patentes , qui attachoient à la dignité de Grand-Amiral le droit de lestage , en faisoient aussi dépendre celui d'établir les balises & autres marques de mer le long des côtes. Par-là elles privoient la Maison de la Trinité d'un droit que le Parlement

lui avoit déferé. Soit que cette Maison le reclamât, soit par quelques motifs particuliers, le Grand-Amiral se désista de la concession qui lui étoit faite ; & la Reine Elisabeth, à sa priere, non seulement rendit le droit d'établir les balises, &c. aux Confreres de la Trinité ; mais de plus, ainsi qu'il vient d'être dit, elle leur transporta celui de lestage.

A peine Charles II. étoit-il ré-
tabli sur le Trône de ses peres,
qu'il dépouilla la Maison de la
Trinité du droit de lestage en fa-
veur du Colonel William Carlos.
Ses Patentés à ce sujet, en date du
mois de Février 1661. n'ôtent point
à la vérité formellement ce droit
à la Confrérie ; mais ce qui revient
au même, elles accordent au Co-
lonel le privilège exclusif d'enlever
dans la Tamise, le sable & le li-
mon nécessaire pour lester les vais-
seaux qui y sont à l'ancre.

*The Grant of
King Char-
les II. of the
Ballastage in
the river of
Thames to the
Trinity-house.*

86 ETAT DU COMMERCE

Le nouveau concessionnaire ne se fut pas plutôt mis en devoir de jouir de sa prérogative, qu'il se vit attaqué juridiquement par la Maison de la Trinité. Le Roi craignant que cette affaire ne tournât pas à son avantage prit le parti de l'accommoder. Par de nouvelles Patentes, il restitua aux Confrères leurs anciens droits environ deux ans après les leur avoir enlevés. Les termes de cette dernière concession n'étant pas assez clairs, le Maître & les Gardiens de la Trinité la remirent à la Couronne, & en reçurent en 1665. une autre plus précise & plus détaillée, pour laquelle la Cour exigea que la Confrérie payeroit mille Marks (a) par an à William Carlos, durant le nombre d'années que son privilège qui étoit de 31 ans, avoit encore à courir.

(a) La Mark étoit une pièce de monnoye anciennement évaluée 30 shellings. Elle est prise aujourd'hui pour 13 shellings 4 deniers. *An univ. Etym. English Dict. by N. Bailey.*

A l'avènement de Jacques II. le Maître & les Gardiens de la Trinité crurent devoir se munir dès la première année du règne de ce Roi d'une Charte de confirmation, pour écarter tout sujet de contestation sur la qualité de leurs titres. Jacques II. leur accorda la grace qu'ils demandoient. La Charte qu'il leur donna le 8 Juillet 1684. non seulement porte confirmation de leurs droits, mais encore les incorpore de nouveau, & entre dans tous les détails de leur constitution & de la police de la Confrérie.

*The Royal
Charter of
confirmation
Granted by his
most excellent
Majesty King
James II. to
the Trinity
house of Dept-
ford-Strond.*

La Corporation de la Trinité est composée d'*Anciens* & de *Jeunes* Confrères. Il y a trente & un *Anciens*, le nombre des *Jeunes* n'est pas limité. Tout Marinier peut prétendre d'y être admis. On tire les anciens du nombre des *jeunes*. Quand une fois ils ont

88 ETAT DU COMMERCE

été élus , ils conservent cette qualité toute leur vie , à moins que par quelque malversation ils ne se fassent casser. On choisit annuellement entre eux un *Maître* , quatre *Gardiens* & huit *Assesseurs*. Le pouvoir accordé à la Corporation par la Couronne s'exerce par le Maître , les Gardiens , les Assesseurs & les Anciens.

*The laws or-
dinances and
institutions of
the Admiralty
of Great Bri-
tain civil and
Military.*

Autrefois la plûpart des causes Maritimes se plaidoient devant eux. Quoiqu'aujourd'hui elles doivent aller à la Cour des *Plaidoyers Communs* , on ne laisse pas de leur en apporter encore , & de s'en tenir au jugement qu'ils ont rendu. De plus la Cour de l'Amirauté les charge d'instruire certains procès & de les lui rapporter.

Comme ce sont eux qui doivent placer les balises , les tonnes , les bouées , les fanaux , &c. Ils ont soin de faire visiter fréquemment toutes les côtes , pour con-

noître & marquer les differens changemens des bancs de sable, & les autres particularités qui intéressent la navigation. Ils font ces visites le plus souvent de leur propre mouvement, quelquefois en vertu d'un ordre du Parlement, d'autres fois sur celui de l'Amiral ou même des Commissaires de la Marine.

La Corporation de la Trinité jouit du privilége exclusif de fournir des Pilotes pour conduire les navires hors de la Tamise & du Medway jusqu'aux Dunes, & des Dunes dans le Medway & dans la Tamise. Elle peut faire tels reglemens qu'elle juge nécessaire pour le bon ordre, le soutien & l'augmentation de la navigation & des Mariniers. Quoique la police de la Tamise, depuis le pont de Londres jusqu'à la mer, soit particulièrement de son ressort, ses soins ne laissent pas de s'étendre encore au-de-là.

90 ETAT DU COMMERCE

Mais la Tamise en est l'objet principal, à cause que le courant du commerce y est plus animé.

Jusqu'en 1716. les droits de la Maison de la Trinité sur le lamenage & sur le lestage, ainsi que celui de faire des reglemens, furent assez précaires. Un long usage à l'égard du premier de ces droits, diverses Lettres Patentes des Rois d'Angleterre à l'égard des deux autres fondoient sa possession. Dans la troisième année du regne de George I. la Corporation commença à acquérir des titres plus solides. Le Parlement statua pour lors qu'aucun Lameneur ne pourroit piloter un vaisseau de Douvres, de Deal, de l'Isle de Thanet dans la Tamise ou le Medway, avant que d'avoir été examiné par le Maître & les Gardiens de la Maison de la Trinité des Cinq-Ports, & admis au nombre des Confreres,

St. 3.
60. 1.

Ce ne fut que quatre ans après, ^{St. 7^e}
 qu'il donna pouvoir aux Maîtres ^{Geo. I^{er}}
 & Gardiens de la même société,
 de faire des reglemens sur les ma-
 tieres de leur ressort , conjointe-
 ment avec le Gouverneur des
 Cinq-Ports.

La Maison de la Trinité de ^{St. 5^e}
 Deptford-Strond reçut en 1732. la ^{Geo. I^{er}}
 même confirmation de la légif-
 lature. Et en 1733. elle se vit affur- ^{St. 6^e}
 rer le privilège exclusif du lestage ^{Geo. II^e}
 des vaisseaux par un Acte très-am-
 ple qui en regloit la police.

Suivant cet Acte, les Capitaines
 de vaisseau qui ont besoin de bal-
 last doivent s'adresser à un Bu-
 reau établi par la Corporation. Les
 Alléges qui portent le ballast sont
 mesurés. On a éprouvé combien
 ils tiroient d'eau ; & on a marqué
 à l'avant & à l'arriere de chacun
 d'eux , combien il s'enfonce dans
 l'eau pour chaque deux tonneaux
 & demi , c'est-à-dire pour 4,500

92 ETAT DU COMMERCE

livres pesant. La Corporation est sujette à une amende de 10. livres sterlings , si elle employe d'autres Alleges que ceux qui sont jaugés & marqués. Il y a une amende égale pour quiconque efface les marques du jaugement. Si les Capitaines soupçonnent que ces marques ne soient pas exactes , ils peuvent faire mesurer les Alleges de nouveau. Cette opération se fait à leurs dépens , lorsque les marques se trouvent justes ; quand elles ne le sont pas , la Corporation en supporte les frais. Le prix du ballast est fixé selon les especes de bâtimens.

[On peut moyennant une *licence* prendre pour ballast , de la claye , du moilon , des cendres , de l'engrais , &c. en le déclarant au Bureau de la Trinité & lui payant un denier sterling par tonneau. Faute d'une licence & de cette déclaration , on est sujet à

5. livres sterlings d'amende. Mais tout navire qui prend pour ballast, des briques, des tuiles, de la chaux & autres choses qui sont marchandises ne doit rien à la Corporation.

La Corporation à deux Hôpitaux en Deptford-Strond, de l'administration desquels ses Membres sont chargés. L'un (le plus ancien) est situé proche l'Eglise, & a vingt-un lits pour autant de pauvres Maîtres ou Pilotes. L'autre qu'on nomme l'*Hôpital de la Trinité* est plus grand, il contient trente-huit chambres de charité. Le bâtiment en est beau, le jardin spacieux & bien entretenu. L'emplacement en fut donné par Sir Richard Brown de Sayes-Court en Dept-Ford, Chevalier Baronet, Maître de la Trinité, en 1672. L'édifice fut bâti en partie des fonds que le Capitaine Richard Maples légua à la Confrerie. C'est dans le premier

The laws, ordinances and institutions of the Admiralty of Great-Britain civil and Military.

94 ETAT DU COMMERCE
de ces Hôpitaux que les Confrères tiennent leurs assemblées.

Ils ont encore un autre Hôpital à *Mile-End*, dont le bâtiment est fort joli. L'emplacement est un présent du Capitaine Henri Mudel. La Société fit élever l'édifice en 1695. On y retire vingt-huit Maîtres de vaisseau, hors d'état de continuer leur profession; ou leurs veuves.

Chacun des Maîtres admis dans les trois Hôpitaux de la Trinité reçoit 16. shellings par mois: outre 20. shellings par an pour son chauffage & un habit tous les deux ans. Indépendamment de ces fondations, la Confrérie de la Trinité fait de petites pensions par mois à plus de deux mille Matelots ou à leurs veuves. Ces charités montent annuellement à 5,000 & quelquesfois 6,000 livres sterling.

Non-seulement cette Corpora-

tion secourt les Mariniers que la vieillesse ou les accidens mettent hors d'état de gagner leur vie ; mais elle étend même ses aumônes sur tous les gens de mer qui languissent dans l'indigence ; soit par défaut d'occupation , soit par quelque autre raison. Si un Matelot mis à terre tombe malade , s'il manque d'argent pour aller rejoindre sa famille , la bourse de la Confrérie lui est ouverte. On lui octroye plus ou moins suivant l'exigence du cas ou il se trouve. Noël est le tems où les Confreres font les plus grandes distributions. En 1705. au tems de cette fête , ils donnerent au dessus de 200. livres sterlings, qui furent répandues sur plus de douze cens personnes.

Les droits que la Corporation perceoit pour les fanaux, les bouées, les balises , le lestage, & les donations des Confreres & des person-

96 ETAT DU COMMERCE
nes charitables sont les sources
d'où sortent les fonds qui la met-
tent en état de faire de pareilles li-
béralités. En considération des ser-
vices importans qu'elle rend au
public & qui lui ont mérité que les
Anglois ne prononcent point son
nom sans l'accompagner de l'é-
pithete d'*Eminente*, ses Membres
jouissent de diverses franchises. Ils
sont exempts de servir dans la Mi-
lice, d'être Jurés, &c.

*The Royal
Charter of
confirmation
Granted by
his most excel-
lent Majesty
King James
II. to the Tri-
nity-House of
Deptford-
Strond.*

Par un article de la Charte de con-
firmation accordée à la Confrerie
de la Trinité par Jacques II. il est
défendu à tout étranger de piloter
un vaisseau sur les côtes de la Gran-
de-Bretagne, du moins sans une
permission expresse des Maîtres
& Gardiens de la Corporation; &
cela, suivant les termes de la Char-
te, afin que la connoissance des
écueils, des bancs de sable, & des
basses qui environnent l'Isle, de-
meure secreete parmi la Nation.

Outre

Outre les revenus que nous avons marqués, la Corporation reçoit encore le produit d'un fort grand nombre d'amendes qui sont appliquées à son profit.

Les Maître, Gardiens & Assistans de la Trinité ont l'autorité d'appeller devant leur Cour tout Maître, Pilote, Matelot ou homme de mer employé sur un vaisseau pour lors sur la Tamise; & de condamner à une amende ceux qui refusent de comparoître.

*An Abridg-
ment of the
Publick Statu-
tes.*

*Orders consi-
tutions, &
by-laws ma-
de by the mas-
ter, War-
dens and As-
sistans of the
guild fraterni-
ty or brother-
hood of the
most glorious
and individua-
ble Trinity &
&c.*

4°. Les Cinq-Ports sont sur la côte Orientale de l'Angleterre du côté de la France. Ils furent appelés ainsi par excellence. On a crû devoir veiller à leur conservation d'une maniere singuliere, parce qu'ils sont les plus exposés à une invasion étrangere. Les reglemens, qui les distinguent des autres villes maritimes, leur prescri-
vent d'entretenir un certain nom-

*Des Cinq-
Ports.*

98 ETAT DU COMMERCE

bre de vaisseaux pour servir l'État au premier ordre qu'ils en reçoivent du Roi. En considération de cette dépense, ils ont obtenu différentes Chartes qui leur accordent des privilèges très-favorables. Les plus anciennes dont l'Histoire fasse mention sont d'Edouard le Confesseur. Guillaume le Conquerant fut le premier qui leur donna un Gouverneur particulier, que l'on nomme : *The Lord Warden of the Cinque-Ports*, Le Lord Gardien des Cinq-Ports. Il y jouit des mêmes droits, & de la même autorité qu'un Amiral.

Le détail le plus exact que l'on ait sur ces cinq villes maritimes qui sont Hastings, Rumney, Hith, Douvres, Sandwich ; & sur le contingent d'hommes & de vaisseaux que chacune d'elles doit fournir, se trouve dans un Acte rapporté par Hackluyt, qu'il a tiré des Archives de la ville de Hith. J'en donne ici un relevé.

Histoire nationale d'Angleterre.

*RELEVÉ des détails de l'acte de Heith
concernans les Cinq-Ports.*

NOMS des Ports	VAIS ^x .q ^{ls} doivent fournir.	EQUIPAGE des Vais ^s .	MEMBRES qui dé- pendent de ces Ports.
-------------------	---	-------------------------------------	--

Hastings.	} 21—21 homm. 1 Mouffe.	} Seaforth. Pevensey Hodney. Winchelsea Ey. Jhame. Hekesbourne. Grange. Northic. Bulwerheth.

Romenal que l'on nomme au- jourd'hui Romney.	} 5—21 h. 1 m.	} Promhell. Lede. East Westone. Denge-Merys. Le-vieux Romney.

Hith. — 5—21 h. 1 m. West-hill.

Douvres.	} 21—21 h. 1 m.	} Folkestone. Feversham. Ste. Marguerite.

Sandwich.	} 5—21 h. 1 m.	} Fordwich. Reculver. Serre. Deal.

On voit par ce Relevé que Haf-
tings, Hith, Douvres, & Sand-

100 ETAT DU COMMERCE

Wich, étoient obligées d'équiper à elles cinq pour l'Etat 57 vaisseaux montés de 1,197. hommes & de 57 Moufes. De ces villes les quatres dernières sont situées dans le Comté de Kent. La première fait partie de la Province de Suffex. Depuis qu'elles ont été distinguées des autres villes maritimes, divers accidens ont altéré la bonté du Port de trois d'entre elles, sçavoir Hith, Rumney, & Sandwich. On y a suppléé en étendant leurs privileges à trois autres places maritimes : Winchelsea, Rye, & Seaford, toutes les trois dépendantes du Suffex & auparavant membres de Hastings. Ces huit villes & les lieux qui leur appartiennent relfortissent du Connétable du Château de Douvres. Elles envoient chacune deux Députés au Parlement, que l'on appelle: *Les Barons des Cinq-Ports*. Ces Barons

Geo. An. & Moderne.

Etat présent de la Grande Bretagne.

doivent servir l'Etat (quand le cas *Histoire Née,*
 le requiert) quinze jours par an *vale d'Ann*
 à leurs dépens , à compter du *glesterre.*
 jour qu'ils mettent à la voile pour
 se rendre au lieu désigné par leurs
 ordres ; & les quinze jours expi-
 rés , aux dépens du Roi autant de
 tems qu'il lui plaît.



CHAPITRE III.

Suite du précédent. 1°. Actes concernant la Navigation. 2°. Récompenses promises pour perfectionner la Navigation. 3°. Actes pour accroître le nombre des Mariniers. 4°. Actes divers.

Actes con-
cernans la
Navigation.

1°.

Avant que Henri VIII. eût mis une Marine sur pied, les Anglois avoient déjà senti de quelle importance les forces de mer étoient pour la prospérité de leurs affaires. C'étoit dans la vuë d'en avoir toujours de prêtes au besoin que dans les premières années du règne de Henri VII. le Parlement passa un Acte, dont l'esprit participe de celui qui a dicté le fameux *Acte de Navigation*. Par ce Statut, il ne fut plus permis d'apporter en Angleterre,

St. 4.
Hen. VII.

en Irlande , dans le pays de Galles , ni à Berwick des vins du crû de la Guyenne & de la Gascogne , non plus que du Pastel de Toulouse , autrement que sur des vaisseaux appartenans à des Sujets du Roi d'Angleterre , & dont le Maître & l'équipage seroient Anglois , Irlandois ou habitans de la ville de Berwick. Il fut aussi deffendu par ce règlement à tous les Sujets du même Roi, d'affréter aucuns vaisseaux étrangers.

Edouard VI. révoqua cet Acte, mais St. 5. & 6. Edouard VI. Elizabeth le remit en vigueur ;

& en ordonna l'exécution sous peine de confiscation. Elle excepta seulement la Principauté de St. 5. Elizabeth. Galles & les Ports du Comté de Montmouth où elle permit aux Navires étrangers d'apporter des vins de la Rochelle.

Olivier Cromwell auroit voulu étendre ce Règlement à toutes les sortes de marchandises que les

104 ETAT DU COMMERCE

Anglois tiroient de l'Etranger. Mais n'esperant pas que les Puissances de l'Europe le souffrissent, il se contenta d'approcher par d'autres voyes le plus près qu'il lui étoit possible du but qu'il se proposoit. L'Acte de Navigation que son Parlement passa en 1651. doit son origine au dessein qu'il avoit d'enrichir sa nation, & d'en rendre la Marine florissante, en mettant les Anglois à portée d'entretenir un plus grand nombre de vaisseaux & en leur procurant le bénéfice du fret. Quelques Ecrivains ont dit que sa principale intention lorsqu'il dressa cet Acte avoit été de chagriner les Hollandois & de les faire repentir de ce qu'ils avoient dédaigné son alliance. Mais il n'est gueres vraisemblable qu'un Politique éclairé tel que Cromwell ait été guidé par des motifs aussi petits dans un projet que les intérêts de l'Angleterre

Mylord Clarendon.

devoient lui suggerer, & dont on voit déjà le germe dans un reglement établi sous quelques regnes précédens. Des faits positifs semblent même déposer en faveur du sentiment particulier que j'ose produire ici. En effet durant l'administration d'Olivier l'Acte de la navigation fut à peine mis en vigueur. Le Gouvernement & les Marchands de concert le laisserent pour ainsi dire dormir. L'Angleterre continua de se servir comme auparavant de vaisseaux Hollandois pour une grande partie de ses exportations & de ses importations ; parceque ayant alors la guerre avec l'Espagne dont les Armateurs couvroient toutes les mers, son commerce eût été interrompu dans plusieurs de ses branches sans l'entremise des Hollandois qui étoient en paix avec les Espagnols.

*Essays on trade
de and Navigation.*

Charles II. ayant été rappelé,

106 ETAT DU COMMERCE

tous les actes qui avoient été faits durant les troubles se trouverent annullés par les principes qui fondaient son rétablissement. Celui qui concernoit la navigation tomba de même que les autres. Comme le prétendu défaut d'autorité dans ce Statut n'en anéantissoit ni la sagesse ni la nécessité, le premier Parlement convoqué par le nouveau Roi s'empressa de le revêtir du degré de force qui lui étoit nécessaire pour sortir son plein & entier effet. Il le passa de nouveau en 1660. & il le confirma en 1661.

St. 12.
Car. II.
St. 13.
Car. II.

Cet Acte deffend à tous vaisseaux Etrangers de commercer dans les Colonies Angloises en Asie, en Afrique, & en Amérique; de faire le Cabotage dans les Isles Britanniques; & d'y apporter aucune marchandise des parties du monde que je viens de nommer. Il ne permet ces trois

navigations qu'aux vaisseaux de construction Angloise ou appartenant à des Anglois, & dont le Maître & les trois quarts de l'équipage sont nationaux.

En vertu du même Règlement les vaisseaux Anglois doivent aller chercher les marchandises étrangères d'Europe dont ils ont besoin, dans le lieu de leur crû, ou dans les Ports où s'en fait le premier embarquement. Elles peuvent à la vérité entrer dans ceux de l'Angleterre & de l'Irlande sur des vaisseaux bâtis dans l'endroit même d'où elles proviennent & montés par des naturels du pays ; mais on les charge pour lors de droits si excessifs qu'une prohibition absolue ne leur donneroit pas une exclusion plus réelle.

L'Acte de navigation n'obtint pas l'approbation de tous les Politiques. Il éprouva aussi de l'opposition de la part de quelques

*A Discourse
about trade by
Josiah Child.*

108 ETAT DU COMMERCE

Corps de Marchands dont il alteroit le commerce, surtout de la part des habitans des Colonies en Amérique à qui il faisoit un tort direct. Quoique depuis on ait dérogé à la plûpart de ses dispositions, on n'en convient pas moins généralement aujourd'hui que ce statut, vû les circonstances du temps où on le dressa, a été un des mieux combinés & un des plus sages que le Parlement d'Angleterre ait passés; & qu'il est la source des forces maritimes qui font depuis plus de 50 ans considerer la nation Angloise comme une des principales Puissances de l'Europe. Il a doublé en moins de vingt ans la marine de cette Nation, & a donné en même tems un échec très-rude à la puissance des Hollandois par les mains de qui les marchandises de presque tout le monde passaient avant cette époque.

A mesure que les inconveniens;

qui résulterent d'abord de l'exécution de ce Règlement, devinrent sensibles ; à mesure que d'autres , depuis qu'il est en vigueur , en sont nés par les variations que le temps a amenées dans la position respective des différens états de l'Europe , la Législature d'Angleterre n'a pas manqué d'y pourvoir. Ceux qu'elle laisse subsister dans les effets de l'Acte dont je parle , sont amplement compensés par les avantages qu'il produit à la Grande-Bretagne : avantages qui n'auroient peut-être pas lieu , ou du moins qui ne seroient pas aussi considérables pour un Etat différemment situé. Car il faut avouer que , si l'Acte de navigation n'existoit pas , les productions naturelles de l'Angleterre & les ouvrages de ses Manufactures se vendroient plus cher au dehors ; que les marchandises étrangères se donneroient à meil-

110 ETAT DU COMMERCE

leur marché dans ce Royaume; & que le bénéfice du fret ne dédommage peut-être pas la Nation de ce qu'elle perd par ce règlement sur ses ventes & sur ses achats.

Je m'explique. Supposons que l'Angleterre fasse partie du Continent & qu'elle tienne par ses confins à des Nations puissantes dont ses forces de mer ne lui serviroient que foiblement à se faire respecter; voila les restrictions qu'elle à imposées sur sa navigation devenues inutiles dans leur effet le plus essentiel, puisqu'excepté ce qui regardoit le commerce des Colonies, le principal objet de la Législature étoit d'augmenter la marine du Royaume. Au contraire, la position de la Grande-Bretagne au milieu des mers, rend ces Reglemens très-intéressans pour elle. Car il ne suffit pas pour une Nation

d'être riche , il faut qu'elle soit à portée de se faire craindre. L'Angleterre dénuée de ses flottes , bien loin d'en imposer à ses voisins , se verroit exposée aux insultes qu'ils voudroient lui faire , ou du moins n'obtiendrait d'eux qu'une considération précaire.

Si un grand Etat environné de voisins puissans établis dans l'intérieur des terres , & riche en productions naturelles , en Manufactures , &c. faisoit un Reglement semblable à l'Acte de navigation , une pareille adoption n'auroit pas pour lui des degrés d'utilité capables de balancer les désavantages qui en feroient la suite. Il paroît que la seule police que l'état hypothétique dont nous parlons puisse établir sur ce point , est d'interdire aux Etrangers le commerce de ses Colonies & le Cabotage sur ses propres côtes : leur ouvrant d'ailleurs tous ses Ports.

112 ETAT DU COMMERCE

St. 13.
Geo. II.

Dans la treizieme année du regne de George II. le Parlement qui avoit déjà porté atteinte à plusieurs articles de l'acte de la Navigation, dérogea à un des plus essentiels Il déclara que les trois quarts de l'Equipage des vaisseaux Marchands, des vaisseaux de Guerre, des vaisseaux armés en course, &c. pourroient être composés d'Etrangers, nonobstant tous Actes contraires; & il accorda le droit de naturalité à ces Matelots qui serviroient deux ans sur les vaisseaux Anglois. Il est vrai que le droit de naturalité dont il les gratifie ne les rend point capables d'occuper aucune place de confiance, soit civile, soit militaire; soit dans le Conseil, soit au Parlement.

Récompenses
promises
pour perfectionner
la navigation.

2^e Le Parlement ne s'est pas montré moins attentif pour perfectionner la navigation que pour augmenter la marine. Dans la douzieme année du regne de la

Reine Anne, il proposa des récompenses pour ceux qui donneroient des methodes par lesquelles on pût découvrir les longitudes sur mer; & il établit une commission pour juger des problèmes présentés à ce sujet. Cette commission est composée du Grand-Amiral ou du premier Commissaire de l'Amirauté; de l'Orateur de la Chambre des Communes; du premier Commissaire du Comité de commerce; des Amiraux des trois Escadres, rouge, blanche, bleue; du Maître de la Maison de la Trinité; du Président de la Société Royale; de l'Astronome Royal de Greenwich; de trois Professeurs de Mathematiques choisis dans les Universités d'Oxford & de Cambridge; & de deux autres personnes au gré de la Cour. Ces Commissaires ou cinq d'entr'eux étant assemblés doivent recevoir les mémoires qu'on leur adresse

12. 474
S. 2.

114 ETAT DU COMMERCE

concernans la découverte des longitudes. Si la methode présentée leur paroît avoir assez de probabilité pour en tenter l'expérience, ils sont obligés d'en donner certificat aux Commissaires de l'Amirauté; lesquels sur ce certificat delivrent une Ordonnance de 2,000. livres sterlings au plus pour les frais de cette expérience.

Dix mille livres sterlings de récompense sont assignés à celui qui déterminera le premier la longitude à un degré de grand cercle près, c'est-à-dire à soixante milles Géographiques : 15,000. livres sterlings à celui qui la déterminera aux deux tiers de cette distance, & 20,000. livres sterlings à celui qui la déterminera à la moitié de cette même distance. Une moitié des récompenses doit être payée lorsque les Commissaires certifieront que les vaisseaux peuvent avec sûreté se conduire sui-

vant la methode présentée dans un espace éloigné des côtes d'une distance de 80. milles; & l'autre moitié, lorsqu'un vaisseau après être parti de la Grande - Bretagne, par les ordres des Commissaires pour éprouver la methode, sera arrivé dans un Port des Indes Occidentales, sans s'écarter de la longitude au-de-là des limites fixées ci-dessus.

Le passage à la mer du Sud par le Nord-Oüest est encore un objet sur lequel le Parlement a cherché à encourager les recherches. Il promet par un Acte publié en 1745. une récompense aux Navigateurs Anglois qui en feroient la découverte. Ceux qui proposent des vûes sur cette matiere ont l'esperance d'obtenir une gratification quand même leurs ouvertures n'auroient pas les degrés d'utilité qui sont spécifiés dans l'Acte. Il suffit que leur système

*The London
Magazine.*

116 ETAT DU COMMERCE

puisse être de quelque avantage au public pour que les Commissaires aient le droit de leur assigner une récompense proportionnée au mérite de leur travail.

Actes pour
accroître le
nombre des
Mariniers.

30. On a vu dans le cours des Chapitres précédents que la sûreté de la nation qui dépend du bon état de la Flotte Royale, a autorisé en Angleterre l'usage fort dur, qui se pratique durant la guerre, de saisir par force non-seulement tous les gens de mer employés sur les vaisseaux Marchands ; mais aussi les Bateliers, les Pêcheurs & les Vagabonds pour recruter l'équipage des vaisseaux du Roi lorsqu'il n'est pas complet. Les plaintes des Commerçans & ce qu'il y a réellement d'odieux dans cette violence ont porté à imaginer des moyens de pourvoir à l'équipement de la Flotte par des voies plus douces.

On ne s'est pas contenté de rendre le service de mer sur les vaisseaux de Guerre moins rebutant qu'il n'étoit. On a cherché à multiplier le nombre des Mariniers, afin que dans le besoin il y en eût davantage qui se présentassent d'eux-mêmes. Différentes polices dont je vais rendre compte ont été établies dans cette vûe.

Par un Acte passé dans les septieme & huitieme années du regne de Guillaume III. quiconque n'est pas déjà Marinier de profession & desire servir sur des vaisseaux Marchands, peut demander une permission de l'Amirauté. Cette soumission garantit pendant deux ans celui qui se fait Matelot, de la crainte d'être enlevé par force pour le service du Roi. Il faut pour obtenir la permission des Commissaires, que celui qui la demande soit accompagné par deux personnes famées,

118 ETAT DU COMMERCE

qui attestent qu'il n'a point encore été sur mer en qualité de Marinier.

St. 2.
Ann.

La Reine Anne étendit l'exemption à trois ans. Elle autorisa dans le même temps les Administrateurs des Maisons de Charité à mettre les garçons de l'âge de dix ans & au dessus, qui sont commis à leurs soins, sur des vaisseaux Marchands pour y servir comme apprentifs, jusqu'à ce qu'ils aient atteint vingt-un ans. Ces apprentifs ne peuvent être enlevés pour la Flotte Royale qu'à l'âge de dix-huit ans. Les Administrateurs des Maisons de Charité ne sçauroient disposer ainsi d'un sujet que de concert avec les Juges de Paix, les Maire, Aldermans, Baillifs & autres Magistrats du lieu. Tout propriétaire ou Maître de vaisseau de trente à cinquante tonneaux est contraint de prendre un de ces enfans. Si le vaisseau porte au-de-là de cinquante ton-

neaux il faut qu'il en reçoive deux, & un de plus par chaque centaine de tonneaux qui composent son port au de-là du premier cent. Mais on ne sçauroit l'obliger à cela que le sujet n'ait treize ans. Les Administrateurs de la Charité doivent lui donner 50. shellings pour l'habit & le matelas de l'apprentif.

Les Maitres de metier, sous qui on a mis en apprentissage un enfant de la Charité, ont aussi le pouvoir d'engager cet apprentif à un Maître de vaisseau, en obtenant l'agrément des Magistrats du lieu où il demeure. St. 2.
An.

George II. dans la premiere année de son regne offrit des avantages à ceux qui se présenteroient d'eux-mêmes pour servir sur la Flotte Royale. Les gages de ces Mariniers volontaires, selon les termes de l'acte qui les invite, St. 2.
Geo. II. doivent courir du jour où ils s'engagent s'ils se rendent à bord

quatorze jours après, en cas que le vaisseau ne soit pas éloigné de plus de 100. milles du lieu où ils ont signé leur engagement ; vingt jours après , quand le vaisseau en est à une plus grande distance ; & trente jours après , lorsque cette distance passe 200. milles. On doit également leur donner une somme pour les frais de leur voyage ; & leur avancer deux mois de paye avant que le navire leve l'ancre.

*Abstract of
the Bill for the
encourage-
ment of sea-
men , to enter
voluntarily
in to his Ma-
jesty's service.*

On critiqua beaucoup ce statut lorsqu'il devint public : tant parce qu'on prétendoit que quelques-unes de ses dispositions dérogeoient à la grande Charte & ouvroient la porte à des abus , que parce que le Parlement n'ayant pas désigné de fonds pour satisfaire aux promesses qu'il faisoit , on avoit lieu de craindre qu'elles n'eussent pas plus d'effet que celles qui furent faites sous Guillaume

Jaume III. dans les Actes appellés : *regulations and instructions relating to his Majesty's service at sea.*
The Register-acts. Elles ont cependant été remplies, & le statut subsiste encore aujourd'hui.

Ces méthodes n'ont pas mis en état d'abolir entièrement l'usage des enrôlemens forcés ; mais elles ont fourni assez de ressources pour en affranchir les vaisseaux Marchands dans plusieurs circonstances qui intéressent davantage le Commerce. Par un Acte passé dans la sixieme année de la Reine Anne, *St. 6. Ann.* il n'est plus permis aux vaisseaux de Guerre d'ôter des Matelots à un vaisseau Marchand ni à un Armateur qui se trouve sur les côtes de l'Amérique. La même exemption avoit été accordée dès la premiere *St. 1. Ann.* année du regne de la même Reine, aux Harponneurs qui travaillent à la pêche de la baleine. Mais *St. 6. Ann.* pour que les vaisseaux de Guerre, qui croiseroient dans l'Amérique, ne restâssent pas dépourvus, le

122 ETAT DU COMMERCE

Parlement ordonna que chaque vaisseau Marchand & chaque paquebot qui feroit voile pour l'A-mérique prendroit à bord & transporterait au port où il devoit toucher un certain nombre de Matelots engagés au service du Roi au-dessus du complément de Mariniers qui lui étoient nécessaires. Ce nombre fut fixé à cinq. Le Roi tient compte de la dépense de ces Matelots durant la traversée.

On vient de voir que la Reine Anne voulant favoriser la pêche de la baleine, accorda aux Harponneurs qui y travaillent le privilège de ne pouvoir être forcés. Georges II. dans la même vûe, l'étendit à tous les Pêcheurs & Mariniers qui y sont occupés. Il établit la même franchise pour les Matelots étrangers employés sur les vaisseaux Anglois, & aux Matelots Anglois au-dessous de 18 ans, & au-dessus de 55.

St. 13.
Geo. II.

4°. Lorsqu'un vaisseau Anglois ^{Actes divers;} attaqué par des Pirates s'est défendu, & arrive à bon port; s'il y a des Officiers ou des Matelots blessés dans le combat, les Juges de ^{St. 22. & 23. Car. II.} l'Amirauté peuvent obliger ceux qui ont un intérêt sur le vaisseau à payer deux pour cent de la valeur (premier coût) des marchandises dont il est chargé. La somme qui provient de cette contribution est partagée judicieusement entre les hommes de l'équipage qui sont blessés, & les veuves de ceux qui ont été tués.

Durant la dernière guerre en ^{St. 174} 1744 le Parlement, pour aug- ^{Geo. II.}menter l'ardeur des gens de mer contre l'ennemi, déclara que les prises qu'un vaisseau de Guerre feroit appartiendroient entièrement aux Officiers & à l'Equipage du vaisseau. Il accorda en outre une récompense de cinq livres sterlings par chaque homme qui se trouve-

124 ETAT DU COMMERCE

roit à bord d'un navire ennemi, si ce navire venoit à être pris ou coulé à fond. On s'en rapporte au serment des prisonniers pour en connoître le nombre.

An abridgment of the publick statutes.

On ne doit pas omettre, en parlant du soin des Anglois par rapport à la navigation, qu'ils ont pourvû par nombre d'Actes à rendre les rivières d'Angleterre navigables.

Je n'offre ici que les reglemens les plus généraux en vigueur dans l'Angleterre concernant la Marine : ne croyant pas que le genre de ce Traité admette le détail des loix particulieres de ce Royaume sur le même objet. Il suffit de dire qu'elles sont un composé des reglemens que les Rhodiens (a) &

A general treatise of the dominion and laws of the sea.

(a) Les Rhodiens ne se sont pas rendus moins fameux par leurs loix maritimes, que par la puissance de leurs forces navales. Les Romains adopterent ces loix. Feckius en a rapporté deux différens fragmens dans ses *Commentaires de re nauticâ*.

les Romains établirent pour leur Marine, des loix d'Oleron & de celles de Wisby (a). Dans les nouveaux réglemens qui regardent cette partie, les Anglois ont copié l'Ordonnance de Louis XIV. donnée à Fontainebleau au mois d'Août 1681. On regarde dans la Grande-Bretagne cette Ordonnance comme ce qui existe de plus parfait dans ce genre.

Il est remarquable qu'il y ait peu de pays où l'on voye mieux qu'en France ce qu'il est à pro-

(a) Richard III. Roi d'Angleterre, à son retour de la Terre Sainte, ayant pris terre dans l'isle d'Oleron située sur la côte d'Aunis, y dressa plusieurs reglemens concernant la Marine qui furent adoptés dans les Etats occidentaux de l'Europe, & connus sous le nom de *Loix d'Oleron*. Les habitans de Wisby, capitale de l'isle de Gothland dans la mer Baltique, ville libre alors & fameuse par sa Marine, les adopterent aussi, mais avec les changemens & les additions nécessaires pour les adapter à leurs coutumes. En cet état, elles furent long-tems les seules en vigueur dans les mers du Nord, où elles étoient appelées les *Loix de Wisby*.

126 ETAT DU COMMERCE

pos de faire , & où peut-être l'exécution réponde si mal à la solidité des vûes. Cette contradiction entre la théorie & la pratique , naît de ce que les François ont plus de lumiere dans l'esprit que de zele dans le cœur. On ne connoît pas parmi eux le mot de *Patrie*. Chacun d'eux se considere séparément de ses concitoyens , & semble ne pas sentir qu'il fait partie d'un tout , de la prospérité duquel dépend sa prospérité particuliere. Il n'y a pas cinquante ans que le mot *Nation* , que l'on commence à entendre retentir en France , étoit pour ainsi dire dans ce pays un terme poétique abandonné aux Versificateurs & aux Orateurs.

Une collection de loix établies par diverses Nations étrangères , ne peut former pour le Peuple qui les adopte qu'un système de Jurisprudence obscur , & sujet à beaucoup d'embarras. C'est ce que l'on

à reconnu dans le corps des Loix maritimes de l'Angleterre. Le Parlement, qui en a senti les inconvénients, a songé à les fonder dans un seul Acte. En 1749 la Chambre des Communes examina un Bill qui lui fut présenté sur ce sujet, intitulé : *A Bill for amending, explaining and reducing into one Act of Parliament the laws relating to the government of his Majesty's ships, vessels and forces by sea* : Bill pour perfectionner, expliquer & réduire en un Acte de Parlement les loix qui concernent la Marine.

The London Magazine

S



CHAPITRE IV.

Du Commerce extérieur. Du Commerce des Anglois dans les Indes Orientales : ce qui comprend aussi celui qu'ils exercent sur les côtes de l'Arabie, de la Perse, & à la Chine. Commerce de Bombaye. Commerce de Madras. Commerce de Golgotha ou Coli-Cotta. Commerce de Bencouli.

IL importe infiniment à toute Nation commerçante d'examiner jusqu'à quel point chaque branche du Commerce extérieur qu'elle exerce favorise sa Marine si elle en entretient une ; & facilite le débit des productions naturelles de son pays, ainsi que des ouvrages qui s'y fabriquent. Ses Législateurs doivent s'instruire de la qualité & de la quantité de marchan-

Et si elle vend, qu'elle achette ou qu'elle reçoit en échange; de quelle maniere ce trafic se pratique, & de quel côté penche l'avantage qui en résulte.

Ce n'est qu'à l'aide de ces connoissances qu'ils peuvent se mettre en état de savoir quelle est la branche qu'il convient de soutenir, & quelle est celle qu'il faut gêner. Afin d'en rendre le discernement plus aisé, qu'il me soit permis de poser quelques regles générales: j'ose croire que personne ne les contestera.

1^o. Un commerce est avantageux à une Nation, lorsqu'il lui ouvre des débouchés pour se défaire des ouvrages de ses Manufactures, & des productions naturelles que fournissent les contrées qu'elle habite.

2^o. Lorsqu'il lui procure des matieres propres à être manufacturées, ou lorsqu'il augmente sa caisse.

1301 ETAT DU COMMERCE

3°. Lorsqu'il facilite l'importation des matieres sans lesquelles le commerce de mer ne peut être exercé ; si la situation du pays où elle demeure lui permet ou la force de l'entreprendre, & si elle manque de ces matieres.

4°. Enfin, dans la même supposition, lorsqu'il contribue à l'augmentation de la Marine en formant des Matelots.

Au contraire, un commerce qui n'exporte ni manufactures, ni productions naturelles du pays, ou qui n'en exporte qu'en petite quantité; qui n'importe aucunes matieres propres à être fabriquées; qui n'occupe qu'un petit nombre de vaisseaux; un pareil commerce, dis-je, ne sauroit être censé profitable à la Nation qui le fait, quoiqu'il soit possible qu'il enrichisse quelques particuliers. Cette proposition est vraie sur-tout quand ce commerce envoie de l'argent chez l'étranger.

Ma troisieme proposition exige une explication. Par les matieres sans lesquelles le commerce de mer ne sauroit être exercé, j'entends les munitions navales: telles que la poix, le gaudron, le chanvre, les toiles à voiles, les mâtures, les bois de construction, &c. marchandises si nécessaires à toutes les Nations qui naviguent (& sur-tout aux Anglois qui manquent de la plupart de ces productions, & qui sont obligés de naviguer beaucoup), qu'elles ne peuvent se dispenser d'en acheter à quelque prix que ce soit, lorsqu'elles en manquent.

Je n'ai pas voulu parler des marchandises que l'on importe seulement pour les réexporter. Ces dernières ont une utilité qui dépend de certaines circonstances. Pour un pays riche par lui-même elles n'ont pas le même degré d'avantage que pour un pays dont les

132 ETAT DU COMMERCE

productions ne sont ni abondantes, ni précieuses.

La Hollande, qui ne possède qu'un très-petit terrain, se soutient principalement par le bénéfice qu'elle fait sur les marchandises qu'elle achette pour les revendre & non par le débit de ses productions naturelles, ou des ouvrages de ses Manufactures. Au contraire, l'Angleterre qui est d'une étendue considérable, & dont les productions sont nombreuses, tirent ses richesses d'elle-même. Il n'est question pour les habitans de ce Royaume que de mettre à profit les biens que la nature leur offre.

J'espère qu'on me pardonnera de répéter ici, que pour assurer qu'un négoce apporte l'opulence dans un Royaume, il ne suffit pas de voir des particuliers qui y ont amassé de grands biens. On conçoit aisément que des Négocians habiles peuvent acquérir des richesses pro-

rigieuses, sans que celles de l'E-
 tat reçoivent le moindre accroisse-
 ment. Ce que j'avance regarde
 également le commerce intérieur
 & le commerce extérieur. En effet,
 que le Marchand détaillier surven-
 de des babioles, que l'Artisan in-
 génieux fasse payer son travail fort
 cher; ce sont des membres de la
 Nation qui élèvent leur fortune
 aux dépens des autres membres.
 Il en est de même du négoce qui
 se fait au dehors. Si les véritables
 richesses de la Nation sont échan-
 gées pour des marchandises pure-
 ment de luxe, rien n'empêche que
 ceux qui en trafiquent ne fassent
 des gains immenses, tandis que
 l'état s'appauvrit. Supposons qu'on
 importe cent tonneaux de vins
 étrangers, & que l'importateur en
 retire un bénéfice de cinq cens li-
 vres sterlings; lorsque ces vins sont
 consommés, la Nation, bien loin
 d'en être plus riche par le gain de
 l'importateur, a de moins tout ce

34 ETAT DU COMMERCE

que ces cent tonneaux ont coûté de premier achat ; & tout ce qui a été déboursé pour les frais de transport , si ces frais ont été payés à des étrangers. Les véritables profits d'un Royaume consistent comme ceux des particuliers dans la balance qui reste après qu'on a déduit la dépense de la recette.

Il est inutile d'étendre davantage ces réflexions préliminaires. J'ajouterai seulement que , des différens commerces que les Anglois font au dehors , les plus avantageux sont celui de l'Afrique & celui de leurs Colonies en Amérique ; & qu'il n'y en a point pour eux de moins favorable que celui des Indes Orientales.



Commerce
des Anglois
dans les Indes
Orientales.

LES Anglois ne font commerce dans les Indes Orientales que par le canal d'une Compagnie d'Actionnaires de leur Nation , qui en a le droit exclusif. Ils ont dans

Ces contrées divers Etabliffemens distribués sous trois Gouvernemens généraux distans les uns des autres d'environ trois cens lieues.

Atlas de la Navigation & du Commerce

Ces Gouvernemens généraux sont Madras, Bombaye & Golgotha, ou comme quelques-uns l'appellent Coli-cotta. Dans l'étendue

Mémoire pour le sieur de la Bourdonnais

des côtes où ils trafiquent, ils possèdent en propriété l'Isle de Bom-

Eclairciffemens géographiques sur la Carte de l'Inde, par M. Anville

baye au Royaume de Visapour, Talichery près de Cananor & le

Fort Moëlan sur la côte de Malabar, Madras ou S. Georges, Gou-

delour ou S. David sur celle de Coromandel, & Bencouli dans

l'Isle de Sumatra. Golgotha ou Coli-Cotta, un de leurs Gouver-

nemens généraux, n'est qu'un Comptoir considérable situé en

Voyez le Pilote Anglois

Bengale, sur la rive occidentale du bras du Gange qui vient d'Ougli.

A ces six Etabliffemens repondent les Comptoirs, les Factories, les Loges qu'ils entretiennent en

Orient. Mais le centre de tout

1136 ÉTAT DU COMMERCE

leur négoce dans cette partie de l'Asie est dans les lieux de la résidence des Gouverneurs généraux. Les vaisseaux des Anglois qui commercent d'Inde en Inde, en Perse & sur la Mer rouge, rapportent leurs cargaisons dans le Port de l'une ou de l'autre de ces Places. C'est de là que l'on charge les navires qui reviennent en Europe.

*Commerces
de Bombaye
& de Surate.*

Dic. de Com.

*Etat présent
de la G. B.*

Pour le commerce du Mogolistan, outre Bombaye, les Anglois ont des Loges à Surate, à Cambaye, à Barokia, &c. Les Comptoirs qu'ils possèdent dans cette dernière ville, ainsi que ceux de Surate, sont très-anciens. Ces derniers, qu'ils avoient obtenu la permission d'établir dès l'an 1609, ont été autrefois dans un état plus florissant que celui où on les voit aujourd'hui. Avant que les Portugais eussent cédé l'Isle de Bombaye à l'Angleterre (ce qui arriva en 1662

en faveur du mariage de Catherine, Infante de Portugal, avec Charles II.), Surate servoit aux Anglois d'Entrepôt général. C'est à Amedabad qu'ils font teindre les toiles qu'ils achettent aux Indes. Agra leur fournit de l'indigo.

Sur la côte de Malabar, outre Talichery & le Fort Moëlan, cette Nation a un Fort & des troupes à Aninga ou Anjinga, & des Loges à Calicut, à Carvar, à Dabull. Il ne demeure pour l'ordinaire dans ces Loges que des Agens noirs qu'on nomme Topais.

Routier des côtes des Indes Orientales.

Eclaircissements Géographiques sur la carte de l'Inde.

Les vaisseaux Anglois, qui font la traite sur la côte des Indes & de Malabar, viennent se décharger dans le Port de Bombaye & dans celui de Surate; d'un autre côté, il part de ces deux Villes pour Gamron ou Bender-Abassi, Balzora & Moka, des navires qui y portent des marchandises & des productions naturelles d'Europe & des

Dict. de Commerce.

138. ETAT DU COMMERCE

Indes. Les toiles de coton, les étoffes des Indes, les draperies d'Europe, les Epiceries, le plomb, l'étain, les ouvrages d'orfèvrerie, de quincaillerie, le papier, les piéces d'argent, composent la plus forte partie de ces cargaisons. Ces bâtimens rapportent en retour du café, des parfums, des perles, des pierres précieuses, des drogues, de la soie, des toiles peintes, des étoffes de soies. Ils chargent à Gamron des marchandises à frêt pour Surate.

*The complete
tradesman.*

Les Anglois sont les premiers qui ayent porté les draps d'Europe en Perse, par le cap de Bonne-Espérance; ils ne laissent pas d'y en vendre. Le négoce qu'ils font dans ce Royaume, les oblige d'avoir à Ispaham une Loge où résident leurs Facteurs, avec un Directeur général qu'on nomme l'Agent de la Compagnie. Le Comptoir de Gamron dépend de lui.

La Compagnie entretient à Balzora ou Bassora un Agent, moins à cause de la facilité que cette Ville donne pour faire passer par terre les lettres qu'on veut envoyer promptement en Europe, (a) que pour y percevoir certains droits qu'elle leve sur le commerce particulier; pour elle, elle n'y fait aucun négoce.

Les vaisseaux qui vont à Moka, touchent quelquefois à Socotra, île de l'Océan oriental, un peu au-dessus du cap Gardifu. *Dic. de Com.*

Le commerce de Bombaye est encore augmenté par le concours des vaisseaux Indiens & Arabes, qui mouillent dans son port. Pour les y attirer, après que les Anglois furent les maîtres de la place, ils en firent un port franc pendant

(a) De Balzora, des Couriers Arabes qui vont sur des chameaux, portent les lettres à Damas ou à Alep, d'où elles parviennent à leur destination.

146 ETAT DU COMMERCE

*A Supplement
to a treatise
concerning the
East-India
trade.*

l'espace de dix ans. Dans cette ville & dans celle de Surate aboutissent les différentes branches du commerce que les Anglois exercent sur les côtes de l'Asie, depuis le détroit de Babelmandel jusqu'au cap Comorin. L'air qu'on respire à Bombaye est fort mal sain. On y comptoit cependant 50,000 ames en 1689.

*Eclaircisse-
mens géogra-
phiques sur la
Carte de l'In-
de.*

*Commerce
de Madras.*

Madras sur la côte du Coromandel est comme la métropole de tous les Etablissmens de la Nation Angloise en Orient, au-delà de la côte de la Pêcherie. Avant que les François l'eussent prise en 1746, on y comptoit deux cens cinquante mille ames. Les impôts que la Compagnie, à qui elle appartient, y levoit, montoient à 70 mille pagodes. La pagode vaut environ huit shelings. Cette ville devoit un accroissement si prodigieux à la ruine de S. Thomé,

*A Letter to a
Proprietor of
the East India
Company.*

Le Goudelour, qui est peu éloigné de Madras, n'est pas aussi puissant; la Douane n'y rapporte pas plus de 10 mille pagodes. Les Anglois rassemblent dans ces deux endroits les marchandises convenables pour l'Europe. Ils ont sur la même côte en descendant vers le cap Comorin, un Fort à Tivucottey, & un Comptoir à Portonovo, ville Indienne ainsi nommée par les Européens, laquelle les Maures (a) nomment Mah-mud-Bender, & les Indiens Paranghi-pettey.

Eclaircissement géographique sur la Carte de l'Inde.

De l'autre côté de Madras, en remontant vers la Province d'Orissa, & toujours dans le Coromandel, ils occupent des Comptoirs à Petapoly ou Petta-pili, & à Vissagapatnam, d'où ils tirent de quoi remplir leurs Magasins. Ils ne

An account of what has passed in the treaty between the old and New East-India Company towards an agreement.

(a) Par le nom de Maures dans les Indes on désigne les Mahométans qui dominent dans le pays, à la différence des Naturels.

142 ETAT DU COMMERCE

*Hist. de la
Compagn. des
Indes.*

*The case of the
Governour
and Compani
of Merchants
of London tra-
ding to the
East-Indies.*

payent aucun droit pour l'entrée
& la sortie de leurs vaisseaux dans
les Etats du Roi de Golconde.

En 1671 ils obtinrent du Roi de
Golconde ce privilège pour Ma-
dras, en s'engageant de lui payer
annuellement 1,200 pagodes. Leur
commerce dans cette ville n'étoit
pas alors fort animé.

Les habitans naturels, les An-
glois qui s'y sont établis, & les
Facteurs de la Compagnie traf-
quent au Pegu, à Siam, à Cam-
boya, au Tunquin, aux isles Ma-
nilles ou Philippines, & à la Chi-
ne.

Ces deux dernieres branches de
leur négoce d'Inde en Inde, sont
les plus importantes; suivant ce
que l'on lit dans le Dictionnaire de
M. Savary. Cependant une person-
ne très-instruite dans ce qui con-
cerne les Indes Orientales, m'a as-
suré qu'il partoit seulement de Ma-
dras chaque année un vaisseau pour

les Manilles, & un autre pour la Chine.

A l'égard de la côte d'Aracan ; les vaisseaux n'y mouillent point, à moins qu'ils n'y soient forcés par le temps. Ceux qui doivent charger à Madras, & qui sont obligés de rester dans l'Inde durant l'hiver qui est fort orageux à la côte de Coromandel, passent cette saison à Merguy.

Il est à remarquer que les vaisseaux qui vont aux Philippines n'y sont reçus que sous pavillon gentil. Les Anglois d'Europe ne font point le commerce d'Angleterre à ces îles à droiture.

Outre diverses sortes de marchandises Indiennes, les négocians de Madras envoient aux Philippines une assez grande quantité de celles d'Europe : entr'autres des camelots, des draps, des serges, des chapeaux, des bas de laine, des cristaux, des dentelles de Flandres,

144 ETAT DU COMMERCE

des perpétuannes, du vin de Grave
& de l'eau-de-vie de Nantes.

Les marchandises qu'ils reçoivent des Espagnols sont en partie des productions naturelles des isles mêmes, & en partie des denrées apportées du nouveau Monde par les vaisseaux d'Acapulco. Le sucre & les cauris, petit coquillage qui sert de monnoye dans le Bengale, forment l'objet le plus fort de ces retours.

Quelquefois aussi ils entreprennent le voyage de Madras à la Chine à droiture. Alors ils relâchent à Malaca, Etablissement célèbre des Hollandois, où ils débitent quelques marchandises en fraude. Le tems du départ est depuis Mai jusqu'en Juillet au plus tard. On ne peut faire le commerce de la Chine sans pieces d'argent. Les autres marchandises qu'on porte de Madras à Canton, sont du plomb d'Angleterre, du plomb

&

& de l'étain du Pégu, (on nomme *kalin* ce dernier métal) du storax liquide de Malaca (a), des rottins du même endroit (b), du hing ou affafetida, du bois rouge de Madras, de la mirrhe, des perles fines. Les marchandises de retour sont, de l'or, du cuivre du Japon, du cuivre de Canton, de la toutenague ou zinc, de l'alun, du vif-ar-

(a) On distingue deux especes de storax liquides, le pur & le grossier. Le storax liquide pur est un suc résineux, d'une substance tenace & mielleuse, semblable à la térébentine, à demi transparent; brun, ou d'un brun rougeâtre, ou même d'un gris brun; d'une odeur forte, & qui approche un peu du storax liquide, mais presque désagréable à cause de sa violence; d'un goût un peu âcre, aromatique, huileux. On estime celui qui est gluant, jaune, transparent & très-odorant. Le storax moins pur ou grossier, est un suc résineux, semblable à de la lie, brun ou grisâtre, opaque, gras, peu odorant, & qui paroît être la lie du précédent. *Traité de la matière médicale, &c. par M. Geoffroy.*

(b) Le rottin est une sorte de roseau qu'on apporte des Indes Orientales, dont on fait en le fendant par morceaux, des meubles de canne. On en fait aussi des cannes à main. *Dict. du Commerce.*

146 ETAT DU COMMERCE

gent, du vermillon, du sucre blanc, du sucre candi, de grosses porcelaines, pour l'usage des Indiens.

Il y avoit beaucoup à gagner autrefois par l'échange qui se faisoit de l'or contre l'argent dans ce commerce. Mais c'est un bénéfice sur lequel on ne peut plus compter. Il y a eu de la perte ces dernières années. Ci-devant on y trouvoit communément un gain de douze à dix-huit pour cent. Dans le temps que cet échange étoit avantageux, les Anglois, en revenant des Manilles, touchoient à la Chine, où ils convertissoient en or les piastras qu'ils avoient reçues des Espagnols.

Dans le Dictionnaire de Commerce on lit qu'*Autrefois il se faisoit un assez bon commerce à Batavia par les Anglois de Madras; mais que la Compagnie Hollandoise le leur a interdit.* Il est constant que les Anglois vont encore à Batavia,

& que le port de cette Place est ouvert à toutes les Nations.

De Coli-cotta, qu'on nomme aussi le Fort Guillaume, dépen- Commerce de Coli-cotta.

dent plusieurs Factories répandues sur les côtes du Royaume de Bengale, & sur les bords du G ange.

Les plus considérables sont à Ballaffor, à Daka, à Patna, à Casimbafar. Le Fort Guillaume sert d'Entrepôt aux marchandises qui se tirent de ces divers endroits. The Universal Dictionary of naval trade and commerce.

Suivant le Capitaine Hamilton, il y a à Coli-cotta plus de 50,000 habitans sous la protection du Fort. An account of what has passed in the treaty between the old and

La Compagnie des Indes Orientales paye annuellement en Bengale 3,000 roupies, pour tous droits d'entrée ou de sortie. Mais elle est souvent sujette à des avan- New-East-India Company towards an agreement.

nies.

Les Anglois établis dans ce Royaume commercent d'Inde en Inde, de même que ceux de Ma-

148 ETAT DU COMMERCE

dras. Les envois qu'ils font sont aussi les mêmes que les envois de ces derniers. La différence qu'il y a entre eux est que les Anglois de Bengale ne vont ni à la Chine, ni au Tunquin. Mais ils envoient des vaisseaux à Bombaye, en Perse, sur la Mer rouge, aux Isles Maldives, & à la côte de Malabar. C'est l'avantage seul du commerce qui les décide pour un voyage plutôt que pour un autre.

Coli-cotta qui anime tout ce négoce, rassemble assez de Marchandises pour en envoyer tous les ans sept à huit vaisseaux chargés en Europe. La cargaison de chacun de ces bâtimens est estimée communément de six à huit lacs de roupies, qui font un million & demi à deux millions monnoie de France.

Les vaisseaux qui navigent au Royaume de Bengale, soit qu'ils y chargent pour l'Europe ou pour

le négoce d'Inde en Inde, viennent toujours mouiller devant cette ville, pour y assortir leur cargaison, ou pour y débarquer une partie des marchandises qu'ils portent, & les échanger pour des provisions de bouche.

Bencouli, situé sur la rive occidentale de Sumatra, est le seul Etablissement que les Anglois aient dans cette Isle. Ils ne s'y maintiennent que pour l'achat des poivres. La Compagnie en tire deux cargaisons par an.

Commerce
de Bencouli.

Les vaisseaux qui partent de Bencouli, de même que ceux qui partent de Bengale, ne manquent pas de relâcher à Madras. Le commerce de cette dernière place entretient à sa rade un si grand nombre de bâtimens, que l'on y en a vu quelquefois jusqu'à quarante & cinquante en même tems, tant Européens qu'Indiens.

150 ETAT DU COMMERCE

Dans ce commerce d'Inde en Inde, la Compagnie n'a que le moindre intérêt. Il se fait pour la plus grande partie par les Gouverneurs de ses Comptoirs, & les autres Commis particuliers qu'elle employe, aussi-bien que par les Négocians de la Nation, & par les naturels du pays qui sont domiciliés dans ses Etablissmens.

L'Isle de Sainte-Helene, que les Géographes regardent comme une dépendance de l'Afrique, quoiqu'elle soit presque aussi éloignée de cette partie du Monde que de l'Amérique, sert de lieu de rafraichissement aux vaisseaux Anglois qui vont aux Indes. Il y a un Fort & un Bourg composé de quarante ou cinquante maisons.

*The Univers.
Hist. of trade
and Com.*

Les vaisseaux qui reviennent des Indes importent en Angleterre du café, des parfums, des drogues, du salpêtre, (c'est à Shupra sur le

D'ANGLETERRE. 151

Gange en Bengale, au-dessus de Patna, que les Nations d'Europe qui font commerce dans l'Inde se

Eclaircissements Géographiques sur la Carte de l'Inde

fournissent de salpêtre & d'opium); du poivre, de la soie de Perse, de Bengale & de la Chine; des étoffes de soie, de la laine de Caramanie, des toiles de coton blanches, qu'on appellent en Anglois *callicoes*, (les mouffelines sont comprises sous ce nom), des toiles peintes, du thé, de l'indigo. On estime qu'il entre par cette voie en Angleterre chaque année 6 à 700,000 livres de thé; 3 à 400 tonnes de café, & la charge de deux vaisseaux de poivre. Une grande partie de ces marchandises est réexportée.

A plan of the English Com.

10. Tout le poivre. Il ne se consomme qu'environ 6,000 sacs de cette épicerie en Angleterre. Le reste se vend en France & en Italie; c'est-à-dire, dans cette dernière région, à Liyourné, à Gènes, à Venise.

152 ETAT DU COMMERCE

Some reflections on a pamphlet intitled England and East India inconsistent, &c.

20. Une assez grande quantité de café.

30. Beaucoup de drogues.

40. Toutes les toiles peintes & toutes les étoffes des Indes.

The London Magazine
1745.

La Compagnie fait un très-grand bénéfice sur ces réexportations. Elles se débitent à Lisbonne, aux Maderes, aux Canaries, & dans les pays du Nord. A l'égard du thé, malgré la quantité que les Anglois en rapportent des Indes, les François leur en vendent qui entre en fraude dans la Grande-Bretagne. C'est la hauteur des droits imposés sur le thé, qui a encouragé cette contrebande. Un nouveau Reglement vient de les diminuer.

Les envois qui se font d'Angleterre aux Indes, sont de l'or en lingot en petite quantité, des pistoles d'Espagne, beaucoup de piastres ou pieces de huit, de l'argent en barres; & même de la monnoie

D'Angleterre battue à la Tour de Londres : pourvu néanmoins que la somme de cette dernière n'excede point 50,000 liv. sterl. dans chaque voyage.

Cet or & cet argent font ordinairement les trois quarts ou les sept huitiemes de la cargaison des vaisseaux que la Compagnie envoie. Le reste consiste en plomb, en fer de Suede & d'Espagne, en canons de fer, en poudre, en mèches, en cochenille, en vis-argent, en vermillon, en corail brut d'Italie, en ambre en grain, en drap d'Angleterre, en serges, & autres petites étoffes, &c. On se sert de ces laineries à Surate, en Bengale & en Perse, pour faire des tentes, des houffes de chameaux, &c. On y joint aussi des bas de laine, des chapeaux, &c. pour l'affortiment des vaisseaux qui vont aux Manilles.

154 ETAT DU COMMERCE

LISTE des Navires envoyés d'Angle-
terre en divers endroits des Indes Orien-
tales, depuis Octobre 1737, jusqu'en
Août 1739, pour le compte de la Com-
pagnie des Indes établie dans ce Royaume.

TEMPS du départ.	NOMS des Navires.	PORT.	LIEUX du débarquement.
<u>1737.</u>			
Octob.	La Résolution.	495	Madras & Bombaye.
<u>1738.</u>			
Avril.	Le Malborough.	495	Bencouli.
Juilla.	Le Hartington.	499	Bombaye, Can- ton & Born.
Nov.	Le Walpoole.	495	Borneo & Can- ton.
	Le Duc de Lorraine.	495	Fort S. Georg, & Canton.
	La Deffense.	485	Moka.
	Le Shaftsbury.	495	La Côte & Baye de Bengale.
Déc.	La Britannia.	495	Ste. Helene & Bencouli.
	Le Richmond.	460	La Côte & Baye de Bengale.
<u>1739.</u>			
Mars.	Le Northampton.	495	La Côte & Baye de Bengale.
	Le Lynn.	495	
	Le Grantham.	490	
	Le Prin. Guillaume.	495	Madagascar & Bombaye.
	Le Hraghton.	495	Canton.
	L' Augusta.	495	

D'ANGLETERRE.

155

TEMPS du départ.	[NOMS] des Navires.	PORT.	LIEUX du débarquement.
1739.			
Mars.	Le Sommerfet.	495	Bengale & Bencouli.
	Le WarWick.	495	Bengale & Bombaye.
	Le Harflingfield.	490	Bombaye.
Mai.	Le Duc.	490	Bombaye & Bencouli.
Avr.	Le Royal Gardien.	490	Bombaye & la Chine.
Ceux- ci se pré- parent dans le même tems à mettre à la voi- le.	Le Montaigu.	490	Moka.
	Le Wilnington.	490	La Côte & Baye de Bengale.
	La Princess. de Galles.	495	
	Le Bedford.	495	Ste. Helene & Bencouli.
	Le Winchester.	495	La Chine.
	La Princess. Emilie.	495	
	Le Duc de Dorset.	495	Mader & la Côte.
	Le Durrington.	495	
	Le Cesar.	495	La Côte & Baye de Bengale.
	Le Heathcote.	490	
	Le Colchester.	495	
	La Princess. Louise.	490	Bombaye & Bengale.
	Le Nottingham.	490	Bombaye.
	Le Hallifax.	490	
	Le Hardwicke.	495	Bengale & Bencouli.
	Le Edgbaston.	495	Madagascar & Bencouli.

156 ETAT DU COMMERCE

On voit par cette Liste, que du mois d'Octobre mil sept cent trente-sept, au mois d'Août mil sept cent trente-neuf inclusivement; c'est-à-dire, durant le cours d'environ deux ans, il étoit parti de la Grande-Bretagne, ou il avoit été sur le point de partir, trente-six navires pour les Indes Orientales expédiés par la Compagnie Angloise : ce qui fait dix-huit par année.

Il paroît que l'on peut fixer à ce nombre de vaisseaux, celui qu'exigeoit le courant du commerce de la Compagnie dans les temps qui environnent l'époque que nous marquons. La Liste de ses vaisseaux revenus en Angleterre des Indes Orientales dans l'année mil sept cent trente-neuf, en porte un pareil nombre. La voici.

LISTE

D'ANGLETERRE. 157

LISTE des Navires revenus des Indes Orientales en Angleterre en l'année

1739.

TEMPS de l'Arrivée.	NOMS des Navires.	PORT.	LIEUX d'embarquement.
Avril.	Le Hallifax.	490	Bengale.
	Le Wilmington.	490	Bombaye.
Mai.	La Reine Caroline.	490	Bencouli.
	Le Hyell.	490	Bengale.
	Le Roi Georges.	490	Moka.
Jun.	Le Roi Guillaume.	490	Fort S. Georg.
	Le Beaufort.	490	Bombaye.
	Le Onslow.	490	Bombaye.
	Le Goldophin.	480	La Chine & Côte.
Juill.	La Princef. de Galles.	495	La Chine.
	Le Londres.	491	La Chine.
	Le Prince d'Orange.	480	La Chine.
	La Princef. Royale.	490	La Chine.
	Le Wager.	490	Bengale.
	Le Nassau.	480	Bengale.
Moût.	Le Scarborough.	170	Bengale & Bencouli.
	Le D. de Cüberland.	480	Bombaye.
Nov.	La Princesse Marie.	480	Bengale & F. S. Georges.



CHAPITRE V.

Suite du précédent. Reglemens & Statuts. Origine de la premiere Compagnie des Indes Orientales établie en Angleterre. Origine de la seconde Compagnie. Origine de la troisieme, qui est celle qui subsiste aujourd'hui.

Reglemens
& Statuts.

LEs soins & les dépenses que Henri VIII. prodigua pour l'institution d'une Marine réglée dans le Royaume, ayant animé le goût des Anglois pour la Navigation, ils résolurent de prendre part aux découvertes dont depuis plus d'un demi siecle divers Potentats de l'Europe avoient accru leur domaine. Tandis que quelques aventuriers arborioient l'étendart de l'Angleterre sur les côtes du vaste Continent de l'Amérique, d'autres

D'ANGLETERRE. 159

Excités par les richesses que les épiceries procuroient aux Portugais, chercherent à s'ouvrir un chemin aux Indes Orientales. Des papiers concernans ce commerce, qui se trouverent à bord d'une caraque richement chargée, que Drake enleva en 1587, en allant de Cadix aux Azores, leur en donnerent l'idée.

Histoire naturelle d'Angleterre.

En 1591 trois grands vaisseaux, sous le commandement du Capitaine Raimond, en formerent la première entreprise. Une autre escadre commandée par le Capitaine Wood, se mit en mer dans le même dessein en 1596. Ces tentatives furent sans succès. Enfin Davis, qui avoit fait ce voyage au service des Hollandois, ayant appris la route qu'il falloit tenir pour pénétrer dans les mers d'Orient, des Marchands de Londres & des personnes riches de toutes quali-

Origine de la première Compagnie des Indes Orientales établie en Angleterre.

Histoire générale des Voyages.

160 ETAT DU COMMERCE

tés, au nombre de cent seize, pré-
fidées par le Comte Georges de
Cumberland, s'associerent sur la
fin du rogne d'Elisabeth, pour pro-
fiter des lumieres de ce Marin. La
Reine leur accorda en 1599 une
Charte qui, en les incorporant,
leur permettoit d'exercer pendant
quatorze ans, en fonds communs,
& exclusivement à tous autres, le
commerce aux Indes Orientales,
sous le titre de *Marchands aventu-
riers*.

*The case of
the Governour
and Company
of Merchants
of London tra-
ding to the
East-Indies,
&c.*

Ils firent partir quatre vaisseaux
pour l'Orient en 1601, quatre ans
après le premier voyage des Hol-
landois dans cette partie de l'Asie.
Les retours que leurs vaisseaux
rapporterent les satisfirent telle-
ment, qu'animés par ces succès
il envoyerent en moins de quinze
ans jusqu'à vingt-quatre navires
dans l'Inde, qui y firent dix-sept
voyages durant cet espace de
tems. Cette Compagnie commen-

*The deffence
of trade.*

ça avec un fonds de 72,000 liv. st. Elle en mit sur ses vaisseaux, tant en marchandises qu'en especes, environ 27,000 liv. ster. Le reste fut employé pour l'équipement de la Flotte.

Jacques I. suivit les vûes d'Elisabeth; il protégea cette Compagnie naissante; & dans la septième année de son regne, il rendit perpétuel le Privilège dont elle jouissoit. Ce Prince lui donna encore

d'autres marques de sa bienveillance. En 1615 il députa Sir Thomas Roe vers le Grand Mogol, pour faire en son nom un Traité de Commerce avec ce Monarque.

Charles I. ne favorisa pas moins la Compagnie des Indes. Cependant sous le Regne de ce Roi, elle commença d'être inquiétée vivement, même avant que les troubles qui le conduisirent sur l'échafaut, eussent éclaté.

Dès l'année 1615, quelques

A treatise concerning the regulation of the coynof England.

The case of the Governour and Company of Merchants of London trading to the East-Indies.

Abrégé historique des Actes de Rymers

162 ÉTAT DU COMMERCE

Politiques s'étoient élevés contre le Commerce des Indes Orientales. Ils prétendoient qu'il épuisoit la Marine par le nombre de vaisseaux & d'hommes qui périssoient dans des voyages d'aussi long cours; & qu'il affoiblissoit sans dédommagement le négoce que les Anglois exerçoient en Moscovie & dans les Echelles du Levant. Ces clameurs, quoique contredites par plusieurs Ecrivains, devinrent si violentes, & si générales vers 1628, que la Compagnie des Indes, se voyant exposée à l'animosité de la Nation, supplia dans ce tems-là les deux Chambres du Parlement d'examiner la qualité du commerce qu'elle exerçoit; de le prohiber, s'il étoit défavorable à l'Etat; ou de l'autoriser par une Déclaration publique, s'il leur paroissoit avantageux; afin de la disculper aux yeux du Peuple, quel qu'opinion qui restât sur ce sujet;

*The petition
and remon-
strance of the
Governour
and Company
of Merchants
of London tra-
ding to the
East-Indies.
Remd. 1748.*

Elle prétendoit occuper alors douze mille tonneaux d'embarquement, & entretenir quatre mille Mariniers. Elle eut recours à la même démarche en 1741.

De quelque espérance que les commencemens du commerce de l'Inde eussent flatté la Compagnie qui l'entreprit, la suite n'y répondit pas. Quoiqu'elle eût alors un fonds de 1,500,000 liv. sterl. la masse de ses gains durant l'espace de quinze ans, à compter de l'année 1715 à l'année 1732, ne produisit pas douze & demi pour cent. Ses bénéfices se trouverent à la fin au-dessous de ses dépenses. Les murmures qui ne cessoient pas contre elle, la Guerre civile qui vint à s'allumer dans la Grande Bretagne, empêchant de nouveaux Intéressés de joindre leurs fonds aux siens; elle se vit hors d'état de payer ses dettes.

Pendant la Rébellion les Mar-

The allegations of the Turkey Company and others against the East-India Company.

164 ETAT DU COMMERCE

chands particuliers s'empareroient de son commerce. Le concours en fut si grand dans les Mers orientales, & la quantité de marchandises qu'ils en rapportèrent si immense, qu'ils souvendirent les Hollandois dans tous les Marchés en Europe. On dit que ces derniers, dans la crainte de perdre tout à fait leur négoce, si celui des Anglois restoit libre plus long-tems, pratiquerent quelques personnes auprès de Cromwel, pour le porter à former une Compagnie exclusive qui trafiquât aux Indes en fonds communs. Les principaux d'entre les Marchands particuliers Anglois, qui y négocioient alors, seconderent eux-mêmes ces menées, attirés par l'espérance de faire des gains plus considérables sur leurs denrées, lorsqu'étant les seuls vendeurs, ils seroient les maîtres d'y mettre le prix qu'ils voudroient en Angleterre.

*Proposals for
settling the
East-India
trade.*

Cromwell, trompé par les faces Origine de la seconde Compagnie.
 sous lesquelles on lui présenta les
 choses, limita pour sept ans, en A Modest and just apology for, or defence of the present East-India Company.
 1657, le commerce des Indes
 Orientales à une seule Compagnie.
 Cette dernière, à la Restauration,
 obtint de Charles II. une Charte
 qui la confirmoit, & qui lui attri-
 buoit à perpétuité, dans les termes
 les plus précis, le droit exclusif de
 trafiquer au-delà du Cap de Bonne-
 Espérance. Cette Charte est du 3
 Avril 1661.

Dès qu'elle devint publique en
 Angleterre, le Parlement se déclara
 contre le privilège particulier
 qu'elle contenoit. Ce n'étoit pas la
 première fois qu'on avoit mis en
 question, si une pareille concession
 dépendoit du Prince. Jacques I. Reflections upon the East-India and Royal African Company.
 après avoir fait la paix avec l'Es-
 pagne, dans la seconde année de son
 Règne, ayant établi une Compa-
 gnie exclusive pour le Commerce
 de ce Royaume, le Parlement

166 ETAT DU COMMERCE

cassa l'année suivante, par une Loi célèbre (*ft. 3. Jac. I.*) la Charte qui l'incorporoit, & rendit à tous les Anglois la liberté d'exercer ce négoce. Charles II. n'éprouva pas le même désagrément. La question fut portée dans la Cour des *Plaidoyers communs*, où elle fut jugée en faveur du Roi; à cause que le commerce des Indes s'exerce avec des Infideles : circonstance qui, à l'avis des Juges, mettoit le Prince en droit d'empêcher tous ses Sujets d'y concourir indifféremment, dans la crainte que la pureté de leur foi ne s'altérât.

A General Treatise of natural trade and commerce.

The case of the Governour and Company of Merchants of London trading to the East-India.

Dic. de Com.

En 1668 ce Monarque donna à la Compagnie des Indes le Port & l'Isle de Bombaye, situés à la côte de Decan, avec tous les droits régaliens, revenus, rentes, châteaux, bâtimens, fortifications, privilèges, franchises, &c. tels qu'ils lui appartenoint par la cession que lui en avoit fait Sa Ma-

gesté Portugaise; ne s'en réservant que la Souveraineté & l'hommage, comme relevant à l'avenir du Château Royal de Greenwich au Comté de Kent; & pour toute redevance la somme de dix livres sterlings en or, payable chaque année le 30 Septembre au Bureau de la Douane de Londres. Il ajouta à la concession, en 1673, l'Isle de Sainte-Hélène, comme lui appartenant par droit de conquête.

Les Actions de la Compagnie n'étoient originairement que de 50 liv. sterl. En 1676, les Directeurs ayant un dividende considérable à faire, ils jugerent à propos avec le consentement des Intéressés, d'ajouter ces profits au capital. Il n'étoit que de 369,891 l. ster. 5 shel. Cette addition le doubla. Les Actions furent par conséquent de 100 liv. sterlings. Tout Anglois avoit droit d'en acquérir; & ainsi de prendre part dans ce

168 ETAT DU COMMERCE

*A discourse
about trade by
Josiah Child.*

*The Universal
Dictionary
of trade and
commerce.*

fonds , en payant seulement cinq livres sterlings pour sa réception ; aulieu qu'autrefois , c'est-à-dire , dans le tems que subsistoit la Compagnie qui avoit été formée sous Elisabeth , on payoit 50 livres sterlings de bien-venue. Aujourd'hui l'admission est encore moins difficile. Il suffit d'acheter des Actions pour être membre de la Compagnie actuelle. Toutes personnes y sont reçues , Anglois, Etrangers, Homme , Femme indistinctement.

J'ai omis de dire que les Anglois ayant commencé de faire le commerce de la Perse en 1613 , Scha Abbas conçut le dessein de les opposer aux Portugais , & de s'en servir pour chasser ces derniers de l'Isle d'Ormus , & de quelques autres Places qu'ils occupoient sur les côtes de son Royaume.

Il les engagea en 1620 à se liquer avec les Persans dans ce dessein. Une des clauses du Traité fut que

que les Anglois recevroient la moitié des droits que le Sophi percevroit sur toutes les marchandises qu'on introduiroit dans le Golphe Persique, si par l'union des forces des deux Nations, les Persans venoient à bout de se rendre maîtres d'Ormus. Les Anglois fournirent sept gros vaisseaux, à l'aide desquels la ville fut prise en 1622. Ils jouirent long-tems de la moitié des droits qui leur avoit été accordée. Elle montoit à quarante mille livres sterlings pour l'année 1674.

Ce revenu avoit été abandonné à la Compagnie Angloise, qui de son côté devoit entretenir pour la sûreté du Golphe Persique un certain nombre de vaisseaux stipulé par le Traité. Les Persans, ayant eu à se plaindre de son inexactitude à remplir cet engagement, cessèrent de lui faire part des droits dont la moitié lui étoit dûe, & en trans-

A treatise wherein is demonstrated that the East-India trade is the most national trade of all foreign trade.

170 ETAT DU COMMERCE

formerent le produit en une somme annuelle de 3,000 liv. sterlings.

Depuis 1662 jusqu'en 1682 & 1683, les affaires de la Compagnie eurent le cours le plus heureux. Dans les dernières de ces années ses Actions gagnoient 260 pour $\frac{c}{o}$; & son fond (déduction faite de ses dettes, qui montoient à 550,000 liv. sterl.) étoit évalué 1,700,000 liv. st. Une prospérité aussi brillante excita l'avidité des Interlopes. Ils s'empressèrent de prendre part au commerce des Indes Orientales, sans égard pour le privilège exclusif porté par la Charte de la Compagnie, & par une proclamation du Roi.

The allegations of the Turkey Company and others against the East-India Company.

An essai ou trade.

Charles II. que ses prodigalités envers ses Maîtresses épuisoient toujours d'argent, gagné, dit-on, par les guinées de la Compagnie, pour arrêter le tort qu'elle recevoit des Marchands particuliers, ordonna par un supplément à leur

Charte, l'érection d'une Cour d'A-
mirauté composée d'un Légiste &
de deux Marchands dans chaque
Place de l'Inde, à qui il remit le
jugement de tous les cas de saisies
& contestations au sujet des vais-
seaux ou marchandises allant aux
Indes en contravention.

Jacques II. à son avènement à
la Couronne, confirma tous les
privileges de la Compagnie par
une Charte du premier Avril 1685.
qu'il accompagna d'une Proclama-
tion dans laquelle il menaçoit les
Interlopes des peines les plus ri-
goureuses. Selon quelques Ecri-
vains, la bienveillance que ce
Prince & son frere marquerent
pour cette corporation avoit son
origine dans l'engagement secret
qu'elle avoit contracté, de leur
donner annuellement dix-mille
guinées.

*A brief ab-
stract of the
great oppres-
sions and inju-
ries which the
late managers
of the East-In-
dia Company
have acted on
the lives, li-
berties and
estates of their
fellow-sub-
jects.*

Malgré l'appui que la Compa-
gnie recevoit du Trône, sa prospé-

172 ETAT DU COMMERCE

rité ne se soutint pas. Divers événemens malheureux lui donnerent des échecs dont elle ne se releva point. Le pillage de ses Magasins à Bantam, d'où les Hollandois chasserent ses Facteurs en 1680, lorsque, sous prétexte de secourir Sultan Agui contre Sultan Agom son pere, ils s'emparerent de cette Place; le trouble que cette révolution apporta dans leur négoce furent les premieres atteintes qu'elle reçut. Sur la fin de 1683 & dans les années suivantes, les profits diminuerent beaucoup par le grand nombre d'Interlopes & de Marchands à qui Charles II. vendoit des permissions particulieres de trafiquer aux Indes, en même temps qu'il tiroit de la Compagnie des sommes d'argent pour l'autoriser à poursuivre ceux qui entreprenoient de prendre part à son négoce.

En 1686 les frais de la guerre dans laquelle elle s'engagea contre

le Grand Mogol, & les suites de l'interruption que ces démêlés, pendant lesquels elle fut contrainte d'abandonner son Comptoir de Surate, apportèrent dans son négoce vinrent se joindre aux pertes qu'elle avoit faites depuis cinq ans. Enfin la guerre qui suivit dans l'Europe la révolution arrivée en Angleterre en 1688, durant laquelle les Armateurs François enleverent à la Compagnie plusieurs Flottes, la réduisirent à une si grande foiblesse qu'en 1693 elle ne pouvoit charger en Angleterre assez d'argent sur ses vaisseaux pour rapporter ses retours ordinaires.

*A discourse
concerning the
East-India
trade.*

Sa décadence fortifia les murmures de la Nation, qui, depuis que la Compagnie existoit, n'avoit jamais cessé de l'attaquer. Le Parlement résolut de casser sa Charte, & d'attribuer le Commerce d'Orient à une nouvelle Corpo-

174 ETAT DU COMMERCE

ration sous des conditions qui , sans nuire aux progrès de ce commerce , restraignissent moins les libertés des Sujets. La Compagnie des Indes fit les plus grands efforts pour parer ce coup. La Cour qui ne voyoit pas de bon oeil le Parlement entreprendre de lui arracher la prérogative qu'elle avoit toujours prétendu avoir d'accorder des privilèges exclusifs , la seconda autant que les dispositions du Public

*The case of
the Gouverneur
and Company
of Merchants
of London tra-
ding to the
East-Indies.*

le lui permettoient. Le Roi en 1693 lui donna une nouvelle Charte , où en conservant l'essentiel des articles de la premiere , on avoit tâché par des arrangemens particuliers de pallier les inconvéniens qu'on lui reprochoit ; & afin d'adoucir les esprits , il se réserva de retirer cette Charte même , si la Compagnie n'accédoit pas aux changemens qu'il pourroit y faire durant le temps qui s'écouleroit du jour de sa date au mois de Septembre suivant.

Ces changemens ne tarderent pas à paroître. Ils rapprochoient la Compagnie du pied sur lequel la Législature vouloit en établir une. On crut donc son état certain. Cette confiance augmentée par les intrigues de ses Directeurs, fit remplir en très-peu de temps une Souscription qu'elle ouvrit, & qui produisit 744,000 liv. sterl. Pour prevenir les objections qui pouvoient naître encore contre elle, le Roi ajouta au mois de Septembre 1694 quelques réglemens à ceux qu'il avoit déjà faits.

Quelqu'adroites que fussent les menées de la Compagnie, elles ne détournerent point le Parlement du dessein qu'il avoit de la dissoudre, & d'en établir une autre dans une forme plus avantageuse à l'Etat. Envain mit-elle dans ses intérêts le Duc de Leeds, en lui proposant 5,500 guinées, s'il lui obtenoit la confirmation de sa Charte :

*Origine de
la troisieme
Compagnie.*

*The History
and proceeding
of the house of
commons.*

176 ETAT DU COMMERCE

envain aussi offrit-elle de fournir à l'Etat une avance de 700,000 l. sterl. à quatre pour cent par an. Les Marchands particuliers qui commerçoient aux Indes sous des permissions particulieres, ou en contravention, ayant promis deux millions à huit pour cent d'intérêt, si le Parlement vouloit les incorporer, & consentant de l'être dans une forme qui se rapportoit aux vues du Parlement, ils eurent la préférence par l'appui que leur prêta M. Montague, Chancelier de l'Echiquier. M. Sheherd étoit à la tête de ces Marchands.

*The Universal
Dictionary
of Trade and
Commerce.*

Le Parlement passa donc le 5 Septembre 1698 un Aête que l'on appelle communément l'Aête pour l'établissement du Commerce des Indes (*the Act for the settling the trade to the Indies*) (a) par lequel il autorisa le Roi à emprunter d'eux

(a) Son titre entier est : *An Act for raising a sum not exceeding two millions upon a fund for*

une somme de deux millions sterlings à huit pour cent par an ; & à unir les Souscripteurs en corporation, en leur accordant le droit de commercer aux Indes.

L'ancienne Compagnie présenta des remontrances contre cet Acte ; elles n'empêcherent pas de passer outre en faveur de la nouvelle. On la nomma : *The general Society intituled to the advantages* St. 9. & 10. Will. III. *given by an Act of Parliament for advancing à sum not exceeding two millions for the service of the crown of England.* C'est-à-dire, Société générale jouissante des prérogatives accordées par l'Acte du Parlement, qui autorise à prêter deux millions sterl. pour les besoins de la Couronne d'Angleterre. Le paiement de l'intérêt qui lui étoit dû fut assigné sur certains impôts du produit des

payment of annuities after the rate of 8 liv. per cent. per annum and for settling the trade in East-Indies.

178 ETAT DU COMMERCE

quels on devoit distraire à cet effet
160,000 liv. sterl.

Les Membres de la nouvelle Compagnie pouvoient faire séparément le négoce dans les Indes , & dans tous les pays qui se trouvent au-delà du Cap de Bonne-Espérance jusqu'au Détroit de Magellan. Il leur étoit libre même de transporter leurs droits à qui ils jugeroient à propos. Mais il ne leur étoit pas permis de mettre chaque année dans ce commerce , soit qu'ils l'exerçassent par eux-mêmes ou par leurs cessionnaires , des fonds qui surpassassent la part qu'ils avoient dans celui de la *Société générale*.

Le même Acte autorisoit le Roi à former en Corps politique particulier , sous le nom qu'il lui plairoit de donner , les Membres de la Compagnie qui voudroient s'associer plus étroitement pour trafiquer : de maniere que la *Société gé-*

nérale pouvoit être composée d'Intéressés qui négocioient aux Indes pour leur compte propre ; & d'autres Intéressés réunis entre eux qui trafiquoient en fonds communs.

Toutes les marchandises importées des Indes par les membres de la *Société générale*, & des Compagnies secondaires qu'elle pourroit comprendre, furent assujetties à un droit de cinq pour cent de leur valeur, pour l'entretien des Forts, les frais d'Ambassade & autres dépenses communes. Ce droit fut supprimé par le statut 6. *Ann.*

L'ancienne Compagnie ne devoit subsister que jusqu'à la S. Michel 1701, terme jusqu'auquel on lui avoit permis de continuer son commerce. Se voyant à la veille de sa dissolution, elle offrit dans le cours de cette année de rembourser les deux millions sterlings, que la nouvelle avoit avancés aux Gouvernement, & de se borner à

*A Letter to
a Member of
Parliament
shewing the
injustice of the
proposal Late-
ly made of the
old East-Ind-
ia Company.*

180 ETAT DU COMMERCE

un intérêt de cinq pour cent. La nouvelle Compagnie appréhenda que cette proposition ne tentât le Parlement. Elle en vint à proposer un accommodement.

Les premières conférences qui se tinrent à ce sujet entre les deux Corporations furent sans effet. Enfin, pressées par leur intérêt réciproque, elles convinrent de se réunir. Les principaux articles de cet Accord furent : 1°. Que l'ancienne Compagnie, dont le fond ne se trouvoit être que de 315,000 liv. sterl. (a) afin de l'égaliser à celui de la nouvelle qui étoit de 1,662,000 liv. st. achetteroit des Actions de cette Compagnie pour 673,500 liv. sterl. que cette dernière s'enga-

(a) Depuis la Souscription ouverte en 1693, par l'ancienne Compagnie, elle avoit perdu douze grands vaisseaux qui lui avoient été enlevés par les François. Elle évaluoit cette perte à 1,500,000 liv. sterl. *The case of the Governor and Company of Merchants of London trading to the East-Indies.*

gea à lui faire céder par trois de ses Membres.

2°. Que les fonds morts de l'ancienne Compagnie étant évalués 33,000 liv. sterl. & ceux de la nouvelle 70,000 liv. l'ancienne payeroit 35,000 liv. sterl. à la nouvelle ; & que celle-ci tiendrait compte à l'autre de 16,500 liv. sterl.

An account of what has passed in the treaty between the old and New- East- India Companies towards an agreement.

3°. Que durant sept ans les deux Compagnies subsisteroient comme deux Corporations distinctes, quoique unies d'intérêt pour les affaires postérieures à l'Accommodement. Que durant ces sept années elles auroient une part égale à l'administration du Commerce ; & que pour le diriger on nommeroit vingt-quatre personnes , dont douze seroient tirées de l'ancienne Compagnie , & douze de la nouvelle ; lesquelles porteroient le nom d'Economes du Commerce uni des Indes : *Managers of the united trade to India.*

182 ETAT DU COMMERCE

4^o. Qu'au bout de sept ans toute distinction cesseroit entre les deux Compagnies ; que l'ancienne remettrait sa Charte au Roi ; qu'aussitôt après ce désistement elle seroit confondue avec la nouvelle ; qu'au nom que portoient l'une & l'autre on substituerait celui de *Compagnie unie des Négocians Anglois commerçans aux Indes Orientales*.

5^o. Que nonobstant ce changement, la Police & le Commerce de la Compagnie seroient réglés sur la Charte du 5 Septembr. 1698.

La Reine Anne approuva cet arrangement. Elle accorda en 1702 une Charte qui autorisoit leur Union, & qui étendoit réciproquement les droits de l'une à l'autre. Le Parlement la confirma six ans après.

Cette Compagnie est celle qui subsiste aujourd'hui. On lui fit acheter sa Charte un peu cher. Le Gouvernement profita de la

concurrence de l'ancienne, & des offres qu'elle avoit faites pour réduire à cinq pour cent l'intérêt de l'argent que la nouvelle avoit prêté sous Guillaume III. Comme l'Etat avoit besoin de comptant, à cause de la guerre dans laquelle l'Angleterre étoit engagée; au lieu de proposer à la Compagnie une réduction de l'annuité qu'on lui devoit, on lui demanda une somme de 1,200,000 liv. sterl. qui augmentoit le capital de la dette pour laquelle elle étoit créancière de la Nation, dans la proportion nécessaire pour que la somme de 160,000 liv. sterl. qui lui étoit payée annuellement, ne fût plus que le produit d'un fond placé à cinq pour cent.

Pour la mettre à portée de fournir cette somme, on l'autorisa à faire elle-même un emprunt de 1,500,000 liv. sterl. au-dessus de la somme de deux millions, qu'il lui

384 ETAT DU COMMERCE

étoit permis d'emprunter par le statut 9 & 10 de Guillaume III. Cette grace étoit fondée sur l'augmentation de son capital qui par l'accession du fonds de l'ancienne Compagnie, & par la nouvelle créance de 1,200,000 liv. sterl. constituées sur le Gouvernement, montoit à 3,515,000 liv. sterl.

Ceux qui étoient intéressés dans le premier prêt de deux millions pour une somme de 7,200 l. sterl. & qui commerçoient aux Indes pour leur compte particulier, furent laissés les maîtres de contribuer ou de ne pas contribuer au nouveau prêt de 1,200,000 liv. st. au prorata de leur part. Mais la Compagnie eut le pouvoir de les rembourser trois ans après les en avoir prevenus par une affiche publique dans la Place du Change à Londres; & alors ils devoient être privés du droit de faire le négoce des Indes qui passeroit à la Compagnie.

L'ancienne Compagnie n'entretenoit vers 1685 que vingt à vingt-cinq vaisseaux, & n'exportoit qu'environ 500,000 liv. st. Celle-ci doubla d'abord son commerce, eut même au-delà de quarante vaisseaux, & n'envoya pas moins d'un million sterling tous les ans en especes dans les Indes. Il ne faut pas inférer de cette circonstance, comme l'ont fait divers Auteurs, que le négoce des Anglois dans cette partie du Monde augmenta dans la même proportion.

Dist. de Com.

*Le Négociant
Anglois. Disc.
Prelim.*

Vers 1677, dans le temps que l'ancienne Compagnie jouissoit de son privilège exclusif avec le moins de trouble, elle avoit communément en mer trente à trente-cinq vaisseaux du port de 300 à 600 tonneaux. Quoique les Interlopes & les Marchands particuliers fussent rares alors, il ne laissoit pas d'en paroître toujours quelques-

The East-India trade most profitable trade to the Kingdom.

186 ETAT DU COMMERCE

uns dans l'étendue de sa concession. On peut par conséquent poser que la Nation Angloise occupoit dans ce temps-là au négoce de l'Orient à peu près le même nombre de vaisseaux qu'au commencement de ce siècle.

A mesure que le nombre des Interlopes s'accrut, celui des vaisseaux de la Compagnie diminua. Lorsqu'elle étoit foible en 1698, les Marchands particuliers qui commerçoient aux Indes étoient très-nombreux. L'Acte, qui incorpora ces derniers, réunit ce qu'il y avoit de Négocians en Angleterre tentés de trafiquer dans ces contrées. Ainsi tout le commerce qui s'exerçoit aux Indes, se faisant légitimement, on le voyoit tout entier ; ce qui l'agrandissoit en apparence, tandis qu'au fond il n'avoit reçu aucune extension.

*The trade to
India considered.*

Les exportations de la Compagnie ont baissé depuis. En 1718

elle ne chargea sur ses vaisseaux que 602,844 liv. st. 8 sh. 6 den. Mais les exportations générales d'Angleterre pour la même destination n'ont pas changé. On estime que dans la même année il sortit furtivement de l'Isle pour les Indes un peu plus de 300,000 liv. sterl. Ces deux sommes exportées montent à plus de 902,844 liv. st. On voit par-là que le commerce des Indes en 1700 n'étoit pas plus animé pour les Anglois qu'en aucun autre temps.

La Charte de la Compagnie unie expira en 1711. Son terme fut prorogé jusqu'en 1730. Cette Compagnie se voyoit établie sur des fondemens plus solides que jamais elle ne l'avoit été, lorsque l'entreprise que formerent les Négocians d'Ostende & de quelques autres villes des Pays-Bas, sous la protection de l'Empereur pour prendre part au Négoce des Indes

*Remarques
sur les avan-
tages & les
desavantages
de la France
& de la Gran-
de-Bretagne,
&c.*

188 ETAT DU COMMERCE

Orientales, lui donna lieu de craindre que la plus grande partie de son commerce ne lui fût enlevée.

St. 11.
Will. III.

Guillaume III. avoit pros crit les étoffes des Indes, à l'exception des mouffelines & des toiles de coton bleues & blanches, dans les Isles Britanniques presqu'en même temps qu'il avoit accordé la Chartre de la *Société générale*. La Reine Anne avoit confirmé cette prohibition; & Georges I. venoit de l'étendre à tous les lieux de son obéissance. Forcée de réexporter ces sortes d'étoffes, la Compagnie en auroit trouvé le débit difficilement, si l'Allemagne lui eût été fermée; comme il seroit arrivé au cas que les Ostendois eussent réussi.

St. 7. Ann.

St. 7.
Geo. I.

Ce fut dans la vue de s'opposer à tout ce qui pouvoit les favoriser que Georges I. défendit à ses sujets de contribuer en quelque maniere que ce fût à l'établissement d'aucune Compagnie étrangere dans les

St. 9.
Geo. I.

Indes Orientales, ni de s'y intéresser sous peine de payer une amende triple de la valeur de l'Action qui auroit été prise dans le fonds d'une pareille Compagnie. Les traverses que les Négocians d'Ostende essuyèrent de la part des Anglois, des Hollandois & des François, les forcèrent de renoncer à leur projet.

La Charte de la Compagnie étant expirée en 1730, le Parlement exigea d'elle pour la proroger une somme de 200,000 liv. st. dont elle ne peut prétendre le remboursement, & pour laquelle elle ne reçoit pas d'intérêt. Il l'obligea en même temps de consentir à la réduction de l'annuité que l'Etat lui payoit pour l'intérêt de 3,200,000 liv. st. qu'elle avoit avancées partie en 1698 & partie dans la sixieme année de la Reine Anne. En vertu de cet arrangement l'annuité, qui étoit précédemment de

190 ETAT DU COMMERCE

St. S.
Geo. I I.

160,000 liv. st. sur le pied de cinq pour cent, ne fut plus que de 128,000 liv. sterl. sur le pied de quatre pour cent, à compter du 29 Septembre 1730.

Le Parlement de son côté assura à la Compagnie le privilege exclusif du Commerce des Indes jusqu'en 1766, temps auquel si l'Etat l'avoit remboursée, elle ne devoit plus avoir que la permission d'y trafiquer avec les autres Sujets de la Couronne Britannique.

Par le même Acte le Parlement se réserva le pouvoir de rembourser la Compagnie, en tout ou en partie, après le 25 Mars 1736, en l'avertissant trois ans d'avance pour le remboursement total, ou un an d'avance seulement pour une partie du remboursement, laquelle ne pouvoit être moindre de 500,000 liv. sterl. Dans l'un ou l'autre cas l'annuité devoit cesser ou diminuer proportionnellement : mais la

*A Letter to a
Proprietor of
the East-India*

Compagnie ne pouvoit perdre le privilège exclusif du Commerce des Indes avant 1766.

En 1732 peu de temps après cet Acte, il y eut des débats parmi les Actionnaires au sujet des dividendes. Les uns vouloient qu'on les réduisît à six pour cent; les autres pensoient qu'il falloit les continuer à sept pour cent, où ils étoient. Ces derniers l'emportèrent. En 1743 les affaires de la Compagnie étoient si florissantes, qu'elle augmenta le dividende de ses Actions, & le porta à huit pour cent. Les Actionnaires reconnurent même qu'elle étoit encore plus en état de payer pour lors cette augmentation, qu'elle n'avoit de facilité en 1732 pour le soutenir à sept pour cent.

En 1744 elle avança au Gouvernement une somme de 1,000,000 liv. st. dont l'intérêt lui est payé à trois pour cent. Elle obtint en

The London Magazine.

The Universal Dictionary of trade and commerce.

faveur de ce prêt que sa Charte, qui devoit finir en 1766, seroit prorogée quatorze ans au-delà. En sorte que les privilèges dont elle jouit actuellement lui sont assurés jusqu'en 1780. En 1749 le Parlement se réglant sur le courant de l'intérêt de l'argent en Angleterre, fixa à trois & demi pour cent jusqu'à l'année 1757, & à trois pour cent après cette date, celui des 3,200,000 liv. st. qui étoient dûes à la Compagnie par l'Etat.

*Reasonable
Observations
humbly offer-
red to his high-
ness the Lord
Protector by
Samuel Lam-
be Mer-
chant.*

La Compagnie des Indes Orientales formée par Elisabeth s'étoit ruinée au point qu'elle n'avoit pas à la fin un seul vaisseau en état de tenir la mer. Lorsque celle qui lui succéda sous Cromwell prit possession de son Commerce, elle se vit contrainte d'affréter des navires pour l'exercer. Elle a suivi depuis cet usage; & la Compagnie à laquelle elle fut unie l'adopta. Elle n'a en propre que quelques petits vaisseaux

vaisseaux dont elle se sert aux Indes. Les autres navires qu'elle emploie appartiennent à des particuliers. Ce sont la plupart du temps de riches Négocians de Londres qui les font bâtir exprès pour les lui louer à chaque voyage, suivant une charte-partie qu'elle passe avec eux.

Lorsqu'un Intéressé vend ses Actions, la formalité du transport n'est pas embarrassante. Le cessionnaire & le cédant vont ensemble chez le Teneur de Livres de la Compagnie. Celui ci écrit sur son Registre : *Un tel jour un tel a transporté à un tel un tel nombre d'Actions.* Le vendeur & l'acheteur n'ont autre chose à faire qu'à signer au-dessous.

La Compagnie ne doit pas ex-
porter pour plus de 300,000 liv. st.
en matieres d'or & d'argent; &
même elle doit justifier, six mois
après le retour de ses vaisseaux,

Collection
d'Harris.

194 ETAT DU COMMERCE

qu'elle a rapporté une aussi grande quantité de matieres d'or & d'argent qu'elle en avoit exportées le voyage précédent. Mais elle est fort éloignée de se conformer à cette clause de sa Charte; & il paroît que l'on ne tient pas la main en Angleterre à son exécution, puisque suivant l'enregistrement de ses exportations de ce genre en 1719, elle fit sortir du Royaume 602,844 liv. st. 8 sh. 6 d. & 875,534 liv. st. 16 sh. 6 den. en 1717. tant en piaftres & autres monnoyes étrangères, qu'en monnoye frappée à la Tour de Londres.

Quelqu'indulgence que l'on ait pour elle sur cet article, elle ne laisse pas de dérober encore à la connoissance des Officiers de la Douane de très-grandes sommes qu'elle exporte en fraude. Cette partie & celle qui sort pour le compte des Interlopes sont estimées monter à la moitié des exportations enregistrées.

Les partisans du Commerce des Indes Orientales prétendent qu'il fait entrer en Angleterre plus d'argent qu'il n'en fait sortir. M. Davenant, Auteur Anglois, estime qu'il a ajouté annuellement 600,000 liv. st. à la masse générale des richesses de sa Nation. Le Chevalier Josiah Child n'en pense pas moins avantageusement. Ceux qui lui sont opposés soutiennent que bien loin d'avoir produit un pareil avantage, ce négoce saigne tous les ans la Grande-Bretagne de 400,000 liv. st.

An essay on the East-India trade.

A Discourse about trade by Josiah Child.

England and East-India inconsistent.

Suivant le rapport des Commisaires nommés par le Parlement pour examiner cette matiere, il appert que de l'année 1715 à l'année 1718, somme moyenne, la Compagnie a exporté annuellement 467,227 liv. sterlings. La Compagnie prétend avoir réexporté pour 3,335,928 liv. st. de marchandises des Indes Orientales, dans l'espa-

The trade to India considered.

196 ETAT DU COMMERCE

ce de cinq ans, à compter de Noël 1712 à Noël 1717. En s'en tenant à cet exposé, la balance seroit en sa faveur. Mais il faut ajouter à la somme annuelle de 467, 227 l. ft. exportée ouvertement, la moitié de cette somme 233,613 l. ft. 10 sh. exportée clandestinement, & dont les retours entrent de même en Angleterre. Ainsi dans l'espace de cinq ans, si ces calculs sont justes, la Grande-Bretagne perd par le Commerce des Indes 168,286 liv. ft. 10 sh. Le tableau suivant mettra la chose plus à la portée du Lecteur.

TABLEAU des Exportations tant enregistrées que clandestines, pour les Indes Orientales, & des Réexportations prétendues faites par la Compagnie.

Exportations enregistrées pendant cinq ans, suppu-

tées sur le pied de

467,227 liv. ster.

par an.

2,336,135 liv. st.

Exportations clan-

destines pendant

le même espace

de temps, suppu-

tées sur le pied de

la moitié des Ex-

portations enre-

gistrées,

1,168,067 liv. st. 10 sh.

Total . . .

3,504,202 liv. st. 10 sh.

Réexportations pré-

tendues faites par

la Compagnie ,

pendant cinq ans.

3,335,928 liv. st. 10 sh.

Excédent . . .

168,274 liv. st.

La faveur qu'ont pris en Angle-
terre les toiles d'Ecosse & d'Irlan-
de peintes & imprimées en Angle-
terre, & l'augmentation des Fabri-
ques de soyeries dans la même
Isle, en laissant moins de débouchés
pour la contre-bande, doivent ren-
dre le Commerce des Indes plus

198 ETAT DU COMMERCE

favorable aux Anglois. Avant 1720 il se consommoit par an dans la Grande-Bretagne trois millions sept cens cinquante mille verges de toile de coton des Indes. La consommation en est bien tombée.

A brief answer to a brief state of the question between the printed and painted callicoets.

The East-India trade most profitable trade to the Kingdom.

The profit and loss of the East-India trade.

St. II. Will. III.

La Compagnie est obligée d'exporter en marchandise du cru de l'Angleterre, pour la valeur de dix pour cent de ce qu'elle charge sur ses vaisseaux. Elle n'est pas plus exacte à observer cette clause que celle qui limite ses exportations de matiere d'or & d'argent. En 1677 elle exportoit pour environ 110,000 liv. sterling. en marchandises parmi lesquelles il n'y avoit que pour 60 à 70000 liv. st. du produit de l'Angleterre, tant en lainerie qu'en étain & en plomb. En 1700 elle n'envoya aux Indes que pour 25 à 30000 l. st. de lainerie, & pour 5,000 en mercerie.

Les mouffelines, les toiles de coton blanches, la porcelaine, les

drogues apportées des Indes, de la Chine & du Japon sont assujetties, outre tous autres droits, à un droit particulier de quinze pour cent qui se rend à l'exportation. Un Acte de Georges I. fixe à trois ans le temps pendant lequel l'exporteur peut demander cette remise. La Compagnie des Indes Orientales est obligée de donner un billet de 25,000 livres sterlings pour chaque nombre de 100 tonneaux que comportent les vaisseaux qu'elle envoie dans ses établissemens. Par ce billet elle s'engage, sous peine de perdre la somme qu'il stipule, de faire revenir ses vaisseaux débarquer dans quelque Port de l'Angleterre. Les marchandises qu'ils rapportent doivent être vendues à l'enchere, & criées jusqu'à l'extinction des feux.

On a vu plus haut que l'usage des étoffes des Indes, autres que les mousselines & les toiles de co-

St. 2.
Ann.
& St. 3.

St. 7.
Geo. I.

St. 9. & 10.
Will. III.

St. 8.
Ann.

37. 13.
Will. III.

ton bleues & blanches, étoit défendu en Angleterre depuis Guillaume III. Le titre de l'Acte qui les prohibe, est remarquable en ce qu'il expose les motifs de la défense. Le voici: *An Act for the more effectual employing the poor, by encouraging the Manufactures of this Kingdom.* C'est-à-dire, Acte pour procurer de l'emploi aux pauvres, en encourageant les Manufactures du Royaume.

Ces marchandises prohibées payent pour tous droits le demi subside. Elles ne peuvent être débarquées que dans le Port de Londres. On les enferme dans des Magasins approuvés des Officiers de la Douanne. Il n'est permis de les en tirer que pour les réexporter, & en donnant caution de le faire. Les Propriétaires ont le droit d'apposer à chaque Magasin une serrure telle qu'il leur plaît; & d'y entrer ou d'en sortir à toute heure non indue, en

présence d'un Commis, qui est obligé de les accompagner toutes les fois qu'il en est requis.

Lorsque quelqu'une de ces marchandises a été avariée, & que pour la mettre en état de vente il est besoin de lui donner une façon : comme de la calendrer, de la teindre, de la nétoyer, de la glacer, &c. les Officiers de la Douanne peuvent la laisser sortir du Magasin en exigeant une caution de l'y rapporter, & en chargeant un Commis de la représenter.

Cinq cens livres sterlings dans le fonds de la Compagnie, donnent droit au Propriétaire d'opiner dans les Assemblées générales. Il faut y avoir 2,000 l. st. pour pouvoir être choisi Directeur. Les Directeurs sont au nombre de vingt-quatre en comptant le Gouverneur & le Sous-gouverneur. Ils peuvent être continués quatre ans de suite. Ils doivent s'assembler au moins une

St. 15. & 16.
Geo. 1.

The Universal Dictionary of trade and commerce.

202 ETAT DU COMMERCE

fois par semaine : mais ordinairement ils s'assemblent plus souvent.

St. 5.

Geo. I.

St. 7. 2.

Geo. I.

St. 3.

Geo. II.

Divers Actes du Parlement ont décerné des peines rigoureuses contre les Interlopes qui entreprendroient d'empiéter sur le commerce de la Compagnie.



*The 1st
of the
1st of
the 1st*

CHAPITRE VI.

Considérations sur le Commerce des Indes. Examen de la question, s'il doit être attribué ou non à une Compagnie exclusive.

A Considérez le Commerce des Indes Orientales par le rapport qu'il a avec l'Europe en général, on ne peut disconvenir qu'il ne soit très-préjudiciable à cette partie du Monde. On importe des Indes mille sortes de marchandises qu'il faut toujours acheter en argent. Aucune des productions des pays occidentaux, excepté l'or & l'argent, ne trouvent un débit considérable dans ces climats. On prétend que les Indiens ont reçu des Européens plus de deux cens millions sterlings en especes depuis la découverte du passage

Considérations sur le Commerce des Indes Orientales.

204 ETAT DU COMMERCE

par le Cap de Bonne - Espérance. L'Auteur du Livre intitulé : *The universal Merchant*, imprimé à Londres en 1753, compte que de tous les trésors apportés annuellement d'Amérique en Europe par les Espagnols, il n'y reste à la fin de chaque année que 1,200,000 liv. st. Sa supputation porte sur la supposition que l'Espagne tire du nouveau Monde tous les ans 2,700,000 liv. st.

En effet, on estime que les Indes Orientales reçoivent d'Europe en especes annuellement 1,500,000 liv. st.

S A V O I R :

Par les Anglois 500,000 liv. st.

Par les François 500,000

Par les Hollandois 300,000

Par les Danois & Suedois . . 200,000

1,500,000

De la somme de 2,700,000 liv. st. importée d'Amérique par les

Espagnols, soustrayez celle de 1,500,000 liv. st. il reste 1,200,000 liv. st.

Si les différentes Nations qui peuplent l'Europe étoient réunies sous un même chef, rien ne conviendrait mieux à leur intérêt que d'interdire ce commerce, ou d'imposer à tous les Marchands qui l'exerceroient la loi de n'importer d'Arabie, de Perse, de l'Indostan, de la Chine & des Isles qui dépendent de ces vastes contrées, que les épiceries, les drogues, & généralement les productions naturelles qui nous manquent capables de contribuer à l'aisance, à la somptuosité, & aux douceurs de la vie. Car les étoffes, soit en toilerie, soit en soyerie, sont la partie pernicieuse des importations des Indes. Non-seulement elles croissent le débit des Manufactures Européennes, & par-là privent d'ouvrage directement beaucoup de

206 ETAT DU COMMERCE

peuple en Occident ; mais elles s'opposent encore à la consommation de diverses productions naturelles de nos pays , dont la culture & l'apprêt nécessaire pour les rendre propres à la fabrique des étoffes occuperoient parmi nous un très-grand nombre de mains.

Les Nations qui connoissent leurs vrais intérêts , & qui peuvent tirer de leurs propres Fabriques des étoffes de toute qualité en assez grande quantité pour suffire à leurs vêtemens , n'ont pas manqué de proscrire celles des Indes. C'est le cas où se trouvent nommément la France & l'Angleterre. Mais comme les étoffes des Indes sont plus agréables que celles qui se travaillent pour le même prix en Europe , elles trouvent toujours dans cette partie du Monde un débouché avantageux , en quelque nombre qu'on les apporte ; parce qu'une grande partie des peuples qui

l'habitent est privée de Manufactures.

Leur débit forme donc une branche de commerce fort étendue où les Nations mêmes qui le proscrivent chez elles, doivent désirer de prendre part. Elles peuvent par conséquent faire sortir annuellement de leur caisse de certaines sommes d'argent pour l'achat de ces étoffes, lorsque les reventes en rapportent davantage. Dans ce cas, outre le bénéfice du Marchand, elles y gagnent le frêt, l'entretien des mariniens, & la portion de mouvement que l'occupation des ouvriers employés à la construction & à l'équipement des navires, ajoute à la circulation générale.

Un pareil négoce n'est pas sans danger pour la Nation qui l'exerce. Il donne lieu à une contrebande capable d'absorber les profits qu'il peut produire, & même de causer de grandes pertes. C'est au Gouver-

208 ETAT DU COMMERCE

vernement à se faire souvent présenter la balance de ce commerce, & à examiner de très-près tout ce qui y a rapport, pour prévenir le préjudice que l'état peut en recevoir.

Il faut que l'Etat y trouve une augmentation du fond national, l'accroissement de sa Marine, & par conséquent une augmentation d'occupation pour ses Sujets. Ces principes doivent servir de regle dans la maniere dont on le dirige. Ils indiqueront s'il est plus utile de le remettre entre les mains d'une Compagnie exclusive, ou de le laisser libre à tous les Négocians.

Examen de
la question si
le Commerce
des Indes O-
rientales doit
être attribuée
ou non à une
Compagnie
exclusive.

Présentement considérons quelles sont les suites du privilege exclusif. Le Concessionnaire étant le seul Marchand à qui conviennent les marchandises propres pour le négoce qu'il a seul le droit de prati-

quer, se prévaut de cette circonstance pour les acheter à très-bas prix. La même circonstance le met à portée de vendre ses retours fort cher. Par-là il n'est point obligé de les multiplier beaucoup : un fond médiocre lui rapporte autant que feroit un fond plus considérable, s'il avoit des concurrens à sous-vendre. D'ailleurs, indépendamment du monopole que des Compagnies exclusives sont à portée de commettre, les denrées deviennent cheres de nécessité en passant par leurs mains : Car une Compagnie ne sauroit se borner à un bénéfice médiocre à cause des frais immenses dont elle est chargée. Frais qui, outre l'air de grandeur que tout corps affecte en général, surpassent ceux qu'entraîneroit le même négoce, s'il étoit dirigé par des Marchands particuliers. Ce surcroit de dépense est une taxe sur la Nation.

210 ETAT DU COMMERCE

Le Commerce étant ouvert, les choses prennent une autre face. Les Fabriquans qui, dans la première hypothèse, se voyoient forcés de subir la loi du privilégié, la donnent dans celle-ci aux Marchands particuliers. De-là plus d'émulation dans les Manufactures : l'ouvrier est entretenu ; il dépense. Cette même émulation hausse le prix des productions naturelles, qui sont l'objet du travail des Fabriquans. De-là plus d'empressement pour la culture des terres ou telle autre partie de l'œconomie champêtre que ce soit. Le Laboureur, le Fermier recolté davantage ; le Propriétaire des terres reçoit un revenu plus fort.

Tel est l'effet de la liberté du Commerce dans l'intérieur du Royaume. A l'égard de l'extérieur, voici ce qu'elle produit.

L'avidité du gain excitant toujours un grand nombre de Mar-

chands particuliers à prendre part à un négoce quand il est ouvert, ils se voyent contraints de se sous-vendre l'un l'autre, afin de se défaire plus promptement de leurs retours. Leur concurrence occasionnant aux lieux ordinaires des achats un surhaussement dans le prix des marchandises qu'ils y traitent, ils se trouvent obligés de chercher à la dérobée de nouveaux lieux de commerce qui leur offrent de plus grands bénéfices. De-là de nouvelles sources de profit pour la Nation. Joignons à ces considérations, qu'une pareille concurrence ne sauroit exister sans occuper beaucoup de bâtimens de mer.

Il résulte encore un autre avantage de la liberté du commerce. Celui-ci n'est pas le moins important. Les Marchands particuliers ne peuvent amasser aisément de grandes sommes d'argent comptant. Pour former leurs pacotilles

212 ÉTAT DU COMMERCE

ou la cargaison de leurs vaisseaux ; ils sont obligés de prendre beaucoup d'étoffes & d'autres productions, soit naturelles, soit artificielles, à cause de la commodité du crédit dont les achats de marchandises sont susceptibles. De-là une grande partie de leur commerce se fait par la voye des échanges. Il est vrai qu'il en devient moins lucratif pour eux ; mais le Public y gagne davantage.

Durant le Protectorat de Cromwell, le commerce des Indes Orientales fut ouvert quelque temps. Il est notoire que pendant ce peu d'années ce négoce fit sortir d'Angleterre le double en marchandises de ce qu'il en demandoit auparavant ; & les retours n'étoient pas vendus alors la cinquieme partie de ce que la Compagnie les vendoit en 1696. Le bas prix des denrées apportées des Indes Orientales par les Anglois dans ce tems-là pensa

*A treatise
concerning the
regulation of
coyn of En-
gland.*

causer la ruine de la Compagnie Hollandoise. Peut-être eût-elle été chassée de ces contrées si elles eussent continué d'être ouvertes à toute la Nation Angloise.

Je ne préviendrai pas l'usage que le Lecteur peut faire de ces principes pour se décider en faveur de la limitation ou de la liberté du commerce des Indes ; j'ajouterai *An essay on trade.* seulement ici qu'il n'y a que trois cas où l'intérêt de l'Etat s'accorde avec la concession d'un monopole.

1^o. Lorsque par-là on a par échange des marchandises étrangères, qu'autrement il faudroit payer en argent,

2^o. Lorsqu'en dirigeant ainsi un négoce, on achette à meilleur marché (relativement à la Nation, non pas relativement au Marchand particulier.)

3^o. Lorsque de cette maniere on espere débiter plus de manufactures,

214 ETAT DU COMMERCE

Depuis que la Compagnie des Indes est établie par des Actes du Parlement qui ont fixé le tems de son privilège, les murmures ne s'élevent plus contre elle avec le même éclat qu'autrefois. Mais l'animosité avec laquelle la Nation s'est déclarée dans tous les tems contre les Compagnies exclusives, la destruction récente de celle d'Afrique, la chaleur avec laquelle elle a poursuivi celle de Turquie, quoique celle-ci fût seulement une *Compagnie dirigée* (*regulated Company*); toutes ces circonstances réunies ne permettent pas de douter que cette bonace ne se change en un orage violent à l'expiration du privilège.

Indépendamment du préjudice que la Nation Angloise prétend recevoir dans ce qui a rapport à son commerce, par l'existence des Compagnies exclusives, elle regarde la prérogative qu'on leur

accorde comme un attentat sur sa liberté. Les Jurisconsultes Anglois ont décidé il y a long-tems, qu'il ne sçauroit être au pouvoir des Rois d'octroyer dans tous les cas, de pareilles concessions. Ils fondent leur décision sur ce que dans l'institution des Rois, les Peuples ont eu en vue de procurer le bien public, & que par conséquent ils ne leur ont pas donné le droit d'y porter atteinte. Or un monopole (car un privilège exclusif n'est pas autre chose dans le fait) tend à favoriser quelques particuliers au détriment du Public.

Le fameux Jurisconsulte Milord Coke rapporte plusieurs Privilèges exclusifs accordés par différens Rois, qui ont été cassés par le Parlement d'Angleterre. Edouard III. & Henri IV. ont vu annuler les concessions de ce genre qu'ils avoient faites. Elizabeth en octroya quelques-unes. Ayant su qu'on

*A general
treatise of na-
val trade and
commerce*

en étoit mécontent, & que la Chambre-Basse se préparoit à lui présenter une Adresse, elle n'attendit pas que des remontrances la forçassent à les révoquer. Elle retira de son propre mouvement les privilèges qui causoient le plus de murmures, & abandonna le reste à la merci des Loix.

*Old common
sense or the
Englishman's
Journal 1738.
Aoust 12.*

Une pareille conduite lui mérita des remerciemens publics de la part de la Chambre-Basse. La réponse admirable qu'Elizabeth fit aux Membres de la Chambre, qui lui furent députés à cette occasion, est digne de servir de leçon à tous les Princes. „ Messieurs, dit-elle aux Députés, je suis bien touchée & vous remercie très-sincèrement de l'attachement que vous me portez, & de l'attention que vous avez de m'en donner un témoignage authentique. Cet attachement pour ma Personne vous avoit déterminés

„ minés à m'avertir d'une faute
 „ qui m'étoit échappée par igno-
 „ rance ; mais où ma volonté n'a-
 „ voit aucune part. Si vos soins
 „ vigilans ne m'avoient fait dé-
 „ couvrir les maux que mon er-
 „ reur pouvoit produire , quelle
 „ douleur n'aurois-je pas ressen-
 „ tie , moi qui n'ai rien de plus
 „ cher que l'amour & la conserva-
 „ tion de mon peuple ! Que ma
 „ main se seche , que mon cœur
 „ reçoive un coup mortel , plutôt
 „ que mon cœur ni ma main ac-
 „ corde des priviléges particuliers
 „ dont mes Sujets ayent droit de
 „ se plaindre. La splendeur de la
 „ Majesté Royale ne m'a point é-
 „ blouie au point de me faire pré-
 „ férer l'abus d'une autorité sans
 „ bornes à l'exercice d'un pou-
 „ voir réglé par la justice. L'éclat
 „ du nom de Roi n'aveugle que
 „ les Princes qui ne connoissent
 „ point les devoirs qu'impose la

218 ETAT DU COMMERCE

„ Couronne. J'ose penser qu'on ne
 „ me comptera pas au nombre de
 „ ces Monarques. Je sais que je
 „ ne tiens pas le Sceptre pour mon
 „ avantage propre ; & que je me
 „ dois toute entiere à la société qui
 „ a mis en moi sa confiance. Mon
 „ plus doux bonheur est de voir
 „ que par l'assistance du Ciel l'E-
 „ tat a jusqu'ici prospéré sous mon
 „ Gouvernement ; & que j'ai
 „ pour Sujets des hommes dignes
 „ que je renonçasse pour eux au
 „ Trône & à la vie. Je vous con-
 „ jure de ne pas m'imputer les fauf-
 „ ses mesures où l'on peut m'en-
 „ gager , ni les irrégularités qui
 „ peuvent se commettre sous mon
 „ nom. J'attends de vous cette
 „ justice d'après le témoignage de
 „ ma conscience qui ne me re-
 „ proche rien de ce côté. Vous
 „ n'ignorez pas que les Ministres
 „ des Princes sont trop souvent
 „ guidés par des vûes d'intérêts

5, particuliers ; que la vérité par-
 ,, vient rarement jusqu'aux Rois ;
 ,, & que dans la foule d'affaires qui
 ,, les accablent , étant obligés de
 ,, s'arrêter sur les plus importan-
 ,, tes , ils ne sauroient tout voir
 ,, eux-mêmes. (a)

(a) L'Anglois est plus énergique. Le voici.
*Gentlemen, I owe you hearty thanks and com-
 mendations for your singular goodwill towards
 me , not only in your hearts and thoughts , but
 which you have openly express'd and declared ;
 whereby you have recall'd me from an error
 proceeding from my ignorance , not my will.
 These things had deservedly turn'd to my dis-
 grace (to whom nothing is more dear than the
 safety and lowe of my people) had not such har-
 pies and horse leach as these been made known
 and discovered to me by you. I had rather my
 heart or hand should perish than that either my
 heart or hand should allow such privileges to
 monopolists as should be prejudicial to my people
 the splendor of Royal Majesty hath not so blind-
 ed mine eyes that licentious power should pre-
 vail with me more than justice. The glory of the
 name of a King may deceive Princes that know
 not how to rule , as gilded pills may deceive a sick
 patient. But i am none of these Princes : for i
 know that the common-wealth is to be govern'd
 for the good and advantage of these that are com-
 mitted to me not for my self to whom it is intru-
 sted : and that an account is one day to be given*

220 ETAT DU COMMERCE

Jacques I. à son avènement à la Couronne d'Angleterre, ne crut pas pouvoir se rendre plus agréable à la Nation qu'en se déclarant contre les monopoles, à l'ouverture du premier Parlement qui se tint sous son Regne. Mais ce Prince, oubliant bientôt ses principes, dès la seconde année de son Regne, attribua exclusivement le droit de commerce en Espagne, à une Compagnie de Marchands. Quoi-

before another judgment-seat, I think myself most happy that by God's assistance, I have hitherto so prosperously govern'd the common-wealth, in all respects; and that I have such Subjects, as for their good, I would willingly Leave both Kingdom and life also. I beseech you that whatever misdemeanour and miscarriages others are guilty of by their false suggestions may not be imputed to me. Let the testimony of a clear conscience entirely in all respects excuse me! You are not ignorant, that Prince's Servants are so often times too much set upon their own private advantages; that the truth is frequently conceal'd from Princes, and they cannot them selves look narrowly into all thing', upon whose shoulwers lieth continually the heavy weights of the greatest and more important affairs.

que le Parlement, en annulant dès l'année suivante ce privilège, eût fait un Règlement qu'il faudroit, disent les Anglois, écrire en lettres d'or, ce Monarque n'en accorda pas moins dans le cours de son Regne plus de trente-sept privilèges semblables. Ils furent abrogés avant sa mort (*ft. 18. Jacq. I.*) Charles I. suivant les traces de son pere les rétablit, non sans rencontrer beaucoup d'opposition. Pour Charles II. il fût obligé d'avoir recours à des subtilités afin d'étouffer les cris qui s'éleverent contre les chartes qu'il donna.

Reflections upon the East-India and Royal African Company.

Sous Guillaume III. le Parlement s'empara absolument du droit d'autoriser des Compagnies exclusives. Quoique la Nation reconnoisse que l'autorité absolue réside dans ce Sénat respectable, il ne fallut pas moins que la circonstance du besoin extrême d'argent où l'Etat se trouvoit, pour l'engager

The History and proceedings of the house of commons.

222 ETAT DU COMMERCE

à supporter en 1698 l'établissement de la Société générale.

Les Hollandois font le commerce des Indes Orientales par une Compagnie exclusive : mais leur exemple ne tire point à conséquence pour les autres Nations. Comme ils sont les seuls maîtres de certaines denrées en en monopolisant le commerce, c'est-à-dire en l'accordant à une Compagnie exclusive, ils vendent en Europe les denrées de l'Asie plus cher qu'ils ne feroient, s'ils instituoient une autre police.

*Observations
of M. Law.*

L'exemple d'une autre Nation, dit M. Law, ne doit point nous déterminer à suivre les mêmes mesures, sans examiner si elle s'est bien trouvée de son système, & si notre position & la sienne ne diffèrent pas, de maniere que ce qui lui a été avantageux ne tournera pas à notre détriment, ou du moins ne fera pas pour nous sans utilité.

On allegue en faveur du privilège exclusif, que la sûreté du Commerce des Indes Orientales exige des forts & des soldats, & que l'entretien de ces troupes & de ces forts ne peut être mieux remis qu'aux soins d'une Compagnie. Mais il faudroit prouver d'abord la nécessité de ces dépenses. Car les Indiens n'ont aucune raison capable de les porter à troubler un négoce aussi avantageux que celui qu'ils font avec les Européens, puisque ceux-ci leur achettent argent comptant les ouvrages de leurs Manufactures, & le superflu des productions naturelles de leur pays. Il est vrai que les Hollandois, les François & les Anglois, sont les uns pour les autres des compétiteurs dangereux. A cet égard il s'agit de savoir si les forces qu'une Compagnie est en état d'opposer à une Nation qui voudra entreprendre sur ses droits, suffisent

224 ETAT DU COMMERCE

pour la soutenir ; ou si elle ne tire pas sa principale force du secours que lui prêtent les flottes de l'Etat dont elle dépend , & la protection des Princes sur les terres desquels elle est établie. Enfin supposé que la nature des circonstances force les Européens d'avoir dans des contrées aussi éloignées , des endroits fortifiés qui puissent leur servir de retraite au besoin ; pourquoi le Gouvernement dans chaque Nation ne se chargeroit-il pas d'entretenir ces forts , & de payer les troupes qui les gardent ? Chacune de celles qui commercent dans les Indes , y possède de grandes villes dont les Douanes produisent un revenu suffisant pour ces dépenses.

3^e. 9.
Geo. I.

Ces considérations qui se trouvent dans une quantité d'ouvrages imprimés successivement depuis près d'un siècle & demi , n'ont pas empêché George I. de renouveler

les défenses contre les Interlopes qui entreprendroient le commerce des Indes Orientales , & de porter la sévérité à leur égard jusqu'à assimiler cette contravention au crime que l'on appelle en Angleterre *high misdemeanour* (haute-mauvaise-conduite) , & pour lequel on décerne des peines afflictives.

Il est vrai que la Compagnie , par une espece de compensation , accorde assez facilement à des particuliers , la permission de commercer dans les Indes , sous certaines conditions qui la dédommagent du sacrifice qu'elle fait par-là. Josué Gée dit que les permissions de ce genre , données aux Marchands établis dans l'étendue de la concession de la Compagnie pour le commerce d'Inde en Inde , ont été très-avantageuses à la Nation , & qu'elles sont la cause principale de l'accroissement des établissemens Anglois en Asie.

*The trade and
Navigation of
great Britain,
considered,*

CHAPITRE VII.

Du Commerce des Anglois sur les côtes d'Afrique. Détail sur les côtes qu'ils fréquentent. Objets du Commerce, en général, qu'ils exercent dans cette partie de l'Afrique.

Commerce
d'Afrique.

LE Commerce d'Afrique, suivant ce que les Anglois entendent par ces termes, n'embrasse que celui qu'ils exercent sur la côte occidentale de ce continent.

La côte orientale depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au cap Gardifu, est occupée en partie par les Hollandois, en partie par les Portugais, ou par des Nations, les unes Sauvages, les autres Mahométanes, qui n'entretiennent aucun négoce réglé avec les Anglois. Le peu qu'ils en peuvent faire dans ces divers endroits, ainsi que dans les ports de la côte occi-

dentale de la Mer rouge depuis le détroit de Babel-Mandel jusqu'à l'isthme de Suès, tient au commerce des Indes Orientales ; les limites de la Compagnie à laquelle il est attribué, s'étendant du cap de Bonne-Espérance au Nord de la Chine.

A l'égard de la côte septentrionale, la Barbarie & les autres pays qui y sont situés jusqu'à l'Egypte exclusivement, forment avec les côtes d'Europe que baigne la Méditerranée, depuis Gibraltar jusqu'à la Morée, différentes branches de trafic comprises communément en Angleterre sous le nom général de *Commerce des Détroits*.

Ceux que l'on appelle à Londres & dans les ports extérieurs de la Grande-Bretagne, les Marchands d'Afrique, *African Merchants*, sont censés négocier depuis Salé jusqu'au cap de Bonne-Espérance. Dans cette longue é-

tendue de côtes, il y a de très-grands espaces qu'ils fréquentent peu; il y en d'autres où ils ne vont jamais. Du côté du Sud, leurs vaisseaux ne visitent point la Caffrerie ni les pays qui sont entre elle & Angola. Du côté du Nord, les François qui sont les maîtres d'Arguym & du Sénégal, ne souffrent pas qu'ils en approchent librement, ou du moins ont droit de les en écarter.

Ce n'est à proprement parler, que depuis les bouches de la rivière de Gambie jusqu'au Royaume d'Angola inclusivement, que les Anglois commercent en Afrique. Ils ne se sont pas même habitués également dans tout cet espace, qui comprend seulement une portion de la Nigritie, la haute Guinée, & une partie de la basse.

Nouvelle relation d'Afrique par le Pere Labat.

Sur la Gambie, ils ont un assez grand nombre de Comptoirs, & un Etablissement fortifié qui est dans

l'isle James à l'entrée de la riviere.

Ils avoient autrefois un fort dans l'isle de Benfe près du cap Tagrim, & un Comptoir dans l'isle d'York à l'embouchure de la riviere de Madrebombe, qui est au-dessus de celle de Serrelionne. En 1727. ils ont jugé à propos d'abandonner l'isle de Benfe & l'isle d'York; il ne leur reste plus dans les environs de ces lieux qu'un foible Comptoir, & quelques cases appartenantes à des particuliers de leur Nation qui ont pris le parti d'y fixer leur séjour.

Les Anglois ont laissé, ainsi que les autres Nations d'Europe, une suite de côtes de 250 lieues entre la riviere de Madrebombe & celle d'Ankobar près d'Axim (laquelle comprend les côtes de la Malaguettes, des Dents, & des Qua-qua, qui sont des parties de la Guinée), sans y former d'Etablissement. Ils n'y exercent le

*Etat présent
de la G. B.*

*Histoire gé-
nérale des Ro-
yaumes.*

250 ETAT DU COMMERCE

commerce qu'au passage des vaisseaux , sur les signes que les Nègres font du rivage avec de la fumée , pour avertir les Navigateurs qu'ils apperçoivent.

La côte d'Or a profité de la négligence que les Marchands ont montrée pour ces pays là. Elle est remplie de Comptoirs Européens. Dans une étendue de cinquante lieues , la Nation Angloise possède sept forts. Dixcove , Succondée , Ekketekki ou Petit-Commendo , Cap-Coast qu'on nomme Cap-Corse , Tantomquerry , Winneba , & le fort James à Akra.

*Voyage du
Chevalier des
Marchais.*

A la côte des Esclaves , qui suit cette dernière , & qui se prolonge plus de soixante lieues , les Anglois n'ont d'autres Etablissements qu'en Judda. Ils en avoient autrefois à Jacquin. Ceux en Judda se bornent à un Comptoir dans Xavier capitale du Royaume , & au fort Guillaume bâti à une lieue & de-

mie de la mer, près du village de Grégoué, qui donne son nom à une des vingt-six petites provinces de cet Etat.

De Jacquin à la partie la plus sud d'Angola, il y a une suite de côtes de plus de 400 lieues, où les Anglois ainsi que les Hollandois, les Portugais, & les François (ceux-ci dans une partie seulement de cette étendue) vont faire la traite : Mais de même que les autres Nations d'Europe ils n'y ont point de Comptoirs. Autrefois ils ne paroissent pas habituellement dans les rades de Benin, de Biaffra, de Congo ni d'Angola, sur tout dans les trois premières. Mais depuis que le commerce d'Afrique est ouvert, ils les fréquentent beaucoup.

Les habitans de toutes les contrées dont nous venons de parler, Détail sur les côtes que les Anglois fréquentent. ont à-peu-près besoin des mêmes marchandises; ils donnent aussi à-

232 ETAT DU COMMERCE

peu-près les mêmes retours. Chaque côte se distingue cependant par un commerce qui lui est plus particulier.

Les Comptoirs établis sur la Gambie, envoient à Jamesfort du riz, du mil (a), de l'or, des esclaves, de l'ivoire, de la cire. Depuis 1730. jusqu'en 1735. il entra dans la riviere de Gambie cinquante-huit vaisseaux d'Europe, dont il y en avoit six aux François. Les autres appartenoient aux Anglois. Ceux-ci traitent sur cette riviere cinq à six mille Negres, dont le plus grand nombre leur vient des terres dépendantes du Sénégal. Ces Negres sont très-estimés. Comme on les destine à la culture du tabac, du riz, & à d'autres occupations moins fatigantes que le travail du sucre, quoiqu'ils soient moins robustes que ceux de la côte d'Or, on en fait peu de

*Essai sur les
intérêts du
Commerce ma-
ritime.*

*The Alarm-
Bell. or consi-
derations on
the present
dangerous
state of the su-
gar colonies.*

(a) Ce mil est le sorgo des Africains.

différence, sur-tout à cause de la briéveté du voyage de la Gambie à la Virginie, au Maryland, à la Caroline, &c.

Après la riviere de Gambie & celle de Cazamence, on trouve des Etablissemens Portugais. Toutes les Nations y sont reçues indifféremment à faire commerce, en payant au Gouverneur du district où l'on veut traiter, un droit de dix pour cent. Les Anglois tirent de ce canton quatre à cinq mille noirs par an.

Voyez les pièces pour servir au Procès de M. W. avec la C. d. I.

Entre Rio-grande & la riviere de Madrebombe, qui est au-dessus de celle de Serrelionne, il y a une étendue de côtes de plus de cent lieues. Les cases répandues dans cet espace autour du cap Tagrim, & sur les bords de la riviere même de Madrebombe fournissent à James-fort, & aux Marchands qui viennent à la côte, des Marchandises presque semblables à celles

Histoire générale des Voyages.

234 ETAT DU COMMERCE

qu'on traite sur la Gambie : telles que des noirs , de la cire , du morfil , de la poudre d'or , de l'ambregris , du ris , du tabac , du coton , &c.

Dict. de Com.

Le commerce de la côte de Malaguette consiste principalement dans l'espece de poivre qui lui a donné son nom , & qu'on appelle quelquefois poivre de Guinée. On y achette aussi des rafraichissemens de toute espece , & un peu de morfil (a).

*Voyages du
Chevalier des
Marchais.*

Indépendamment des mêmes rafraichissemens , les habitans de la côte des Dents , ont en abondance des dents d'éléphans , un peu de sel , & de petites étoffes de coton qu'on nomme pagnes. Le tra-

(b) On appelle morfil ou marfil les dents d'éléphant en l'état qu'elles se traitent avec les Negres sur les côtes de l'Afrique , c'est-à-dire , avant qu'elles ayent été débitées en morceaux , & qu'elles ayent reçu aucune façon de l'art. Lorsque le morfil est coupé & travaillé , il s'appelle ivoire. *Dict. de Comm.*

fic des dents est si considérable, que suivant le Chevalier des Marchais, il s'en est vendu dans un seul jour jusqu'à cent quintaux, & on lit dans le Dictionnaire de Commerce que quelque nombre de navires d'Europe qui passent à cette côte, ils y trouvent toujours de quoi faire leur charge. La quantité des pagnes qu'on y prend se débite très-bien sur la côte d'Or, où les Nègres s'en servent pour faire cette espece de vêtement dont ils couvrent à demi leur nudité. On traite des mêmes marchandises dans toutes les Escales des *Qua-qua*.

La côte d'Or offre aux Anglois le commerce le plus riche & le plus avantageux qu'ils exercent en Afrique. L'or en poudre & les esclaves en sont les principaux objets. La traite des Negres est pour ainsi dire le seul trafic qui attire les Européens sur la côte des Esclaves dans le Royaume de Judda & à Jacquin.

*Atlas de la
Navigation
du Comm.*

*The Alarm
Bell. or consi-
derations on
the present
dangerous
state of the
sugar colonies.*

236 ETAT DU COMMERCE

Mais il est vrai qu'on y en enlevé un fort grand nombre, & qu'ils y sont excellens. Ils valent quelquefois le double plus cher que ceux d'Angola.

Sur les côtes de Benin, de Biafra, de Congo, d'Angola, il s'enleve un nombre infini d'esclaves, moins recherchés à la vérité que ceux de Gambie & de Judda, mais dont on s'accommode très-bien en Amérique. On traite aussi dans ces contrées de quelques marchandises, telles que du bois rouge dans le Gabon, &c.

Objets du
Commerce
des Anglois
sur la côte
occidentale
d'Afrique.

Le négoce avec les Negres se fait par échange. Les Anglois leur apportent d'Europe du fer en barre, des outils du même métal, des cauris (a), des toiles, des salem-

(a) Les cauris que l'on nomme aussi bouges, & que l'on écrit communément *coris*, sont une espece de petits coquillages blancs qui vient des Indes Orientales, & qui sert de menue monoye parmi les Nations noires. *Dict. de Com.*

pouris, & autres manufactures des Indes, des perpetuannes, de la sayetterie, des bassins de cuivre, du papier, de la vaisselle d'étain, de la veroterie, du corail, de l'ambre jaune, de la poudre à canon, du plomb tant en balles qu'en fau-
mon, des mousquets, des pistolets, des tapis de Turquie, de l'eau-de-
vie, & autres liqueurs fortes, de la bierre, du sucre, du tabac, des fromages, de l'huile, du vinaigre, des raisins, des épiceries, du suif, des couteaux, des sabres, différentes argenteries, soit travaillées, soit en pataques, de la cire à cacheter, des habits tout faits, des souliers, du linge.

Lex Mercatoria, or the Merchants Companion.

The Universal Dictionary of naval trade and commerce.

On commence à y débiter moins de veroterie, & d'outils de différentes especes qu'autrefois: mais la consommation des perpetuannes, de la poudre à tirer, du suif, des liqueurs fortes, & la vente des fusils ainsi que des pierres à fusil y

The British Empire in America.

a beaucoup augmenté.

On rapporte d'Afrique en général, soit d'un endroit des côtes, soit d'un autre, du morfil, du coton, du poivre, de la cire, du bois rouge, de l'ambre gris, des esclaves, & des gommes.

Quelques relations Angloises modernes joignent à ces productions du thé *sim-bong*. Elles disent que l'on en a fait passer depuis peu beaucoup en Angleterre, où quantité de personnes le trouvent excellent. J'ai consulté sur cela des personnes qui avoient résidé plusieurs années dans le Sénégal, & des Négocians qui avoient été à Gambie, tous m'ont assuré qu'ils n'avoient jamais entendu parler de ce thé.

Les gommes se tirent de Portendic, situé entre la riviere de S. Antoine, la premiere après le Cap Blanc, & celle du Senegal, dans les Concessions de la Compagnie Françoise des Indes. Les Anglois

Non plus que les Hollandois , n'ont aucun droit à ce Commerce. Ils y

*Voyez les pié-
ces pour servir
au Protès de
M. W. avec
la C. d. I.*

ont cependant une grande part : D'un côté, par le bon marché qu'ils font de leurs marchandises, ils attirent à eux les Maures, de qui on reçoit cette drogue nécessaire pour le travail de la soye. De l'autre, ils se tiennent prêts à repousser les François, si ceux-ci entreprennent de les troubler. Néanmoins ils n'en ramassent point assez pour répondre à leur consommation. Le besoin que les ouvriers qui impriment les étoffes de soye, les toiles de lin & de coton, ont de la gomme de Sénégal, les a obligés de demander qu'elle pût être importée d'Europe sur des vaisseaux de construction Angloise. Le Parlement l'a permis en 1752.

*The London
Magazine.*

Les Anglois établis en Afrique; font un commerce de proche en proche sur les côtes. Celui de ce genre sur la riviere de Gambie, oc-

240 ETAT DU COMMERCE

*Histoire générale
des Voya-
ges,*

cupe trois ou quatre chaloupes, chacune de trente tonneaux, & un pareil nombre de barques longues qui sont continuellement employées à fournir de l'eau & des vivres à la garnison de James-fort, ou à transporter des marchandises dans les Comptoirs, & rapporter celles que les Facteurs ont achetées. James-fort est l'entrepôt de ce négoce.

Le Gouverneur de cette place envoie aussi chercher au cap Tagrim, & sur la riviere de Madrebombe, les marchandises que les Anglois qui y demeurent peuvent y avoir traitées, ou il charge ses Facteurs de faire eux-mêmes la traite avec les Naturels.

Il entretient encore un commerce réglé avec d'autres lieux voisins. Les isles du Cap-verd lui donnent du sel & des chevaux pour de la farine qu'il leur fournit. Le sel est une des denrées de meilleure dé-
faite

faite sur la riviere de Gambie.

Le fort du Cap-Corse est le principal Etablissement des Anglois sur la côte d'Or ; toutes les possessions qu'ils ont dans cette partie de la Guinée y ressortissent. C'est-là que le Directeur général réside. Outre le commerce qu'il fait sur le lieu, il a toujours plusieurs bâtimens, tant gros que petits, qui vont trafiquer le long des côtes, & qui rapportent au Cap-Corse tous les effets qu'ils ont traités. Le sel est un des plus considérables objets de son négoce : il le tire d'Akra d'où il en enleve beaucoup.

Les vaisseaux d'Europe trouvent ordinairement dans ces deux magasins généraux ; c'est-à-dire, dans celui de James-fort & dans celui du Cap-Corse, les marchandises du pays dont ils veulent emporter quelque partie à leur retour.

CHAPITRE VIII.

Suite du précédent. Réglemens & Statuts. Origine de diverses Compagnies établies en Angleterre pour le Commerce d'Afrique. Origine de la Compagnie des Aventuriers Royaux. Origine de la Compagnie Royale. Origine de la Compagnie d'Afrique & des Indes établie en Ecosse. Liberté du Commerce d'Afrique.

Réglemens
& statuts.

LEs Anglois commencerent à négocier sur les côtes occidentales de l'Afrique dès l'an 1552. Thomas Windham qui avoit eu occasion de faire voile à Maroc l'année précédente, entreprit vers ce temps-là un voyage à Zusia ou Saffi & à Santa-Cruz. L'année d'après le même Windham alla en Guinée avec trois vais-

seaux, & poussa jusqu'à Benin. En 1554 Jean Lock renouvela le voyage de Guinée, il en rapporta une quantité considérable d'or & d'ivoire. Ces expéditions furent répétées depuis presque tous les ans par d'autres Avanturiers. En 1585 quelques Marchands ayant communiqué des vues plus régulières à la Reine Elizabet, obtinrent de cette Princesse des Lettres patentes pour le commerce de la Barbarie.

Ces navigations ne s'exécutoient pas sans danger. Les Portugais qui prétendoient avoir droit à la propriété de ces côtes, à cause qu'ils les avoient découvertes les premiers, faisoient tous les vaisseaux étrangers qui en approchoient. Leurs déprédations & celles des Espagnols en Amérique ayant forcé l'Angleterre de déclarer la guerre aux uns & aux autres, Elizabet se vit en état de protéger ses Marchands.

Origine de
diverses
Compagnies
établies en
Angleterre
pour le Com-
merce d'A-
frique.

En 1588 elle érigea en corps politique une Compagnie de trente-cinq Marchands, à la tête desquels étoient les Comtes de Warwick & de Leicester; & lui accorda pour douze ans la permission de commercer dans les contrées situées entre les rivières de Sénégal & de Gambie.

Quatre ans après il se forma une nouvelle Société de huit personnes d'Exéter, de Londres & d'autres lieux, pour trafiquer depuis la rivière de Nogne ou Nugzen jusqu'au sud de Serre-lionne; c'est-à-dire, dans l'espace d'environ cent lieues. Cette dernière Société, qui fut autorisée aussi par des Lettres patentes, prit le nom de Compagnie d'Afrique,

Reflections
upon the con-
stitutions and
management
of the trade to
Africa.

Soit que ces Compagnies eussent abandonné leur commerce, ou que le temps de leur privilège étant expiré, elles n'eussent pu ob-

tenir qu'il fût prorogé, le Roi Jacques I. dans la feizième année de son regne, accorda une nouvelle Charte sous le grand Sceau d'Angleterre, à Sir Robert Rich, & à d'autres Marchands de Londres, avec un pouvoir qui avoit beaucoup plus de force & d'étendue que dans les concessions précédentes. Cette Compagnie essuya tant de pertes, qu'elle fut bien-tôt fatiguée de son commerce. D'autres Marchands Anglois se flattant de réussir mieux, demanderent à Charles I. une Charte semblable. Ils l'obtinent dans la septième année du regne de ce Monarque. Nicolas Crisp & Humphrey Slaney étoient les principaux d'entre eux.

En 1651 cette Charte fut confirmée & transportée à Rowland Wilson associé avec plusieurs autres, par la République d'Angleterre. Ces diverses Compagnies

246 ETAT DU COMMERCE

bâtirent un Fort sur la côte d'Or, au lieu appellé Cormantin, & un autre sur la riviere de Gambie.

A l'exemple de l'Angleterre, la Hollande voulut prendre part au commerce d'Afrique. Elle attaqua en 1637 les Forts que les Portugais, avec qui elle étoit en guerre, tenoient sur la côte d'or, & les enleva tous en moins de deux ans. La paix conclue en 1641 entr'elle & le Portugal, en assura la propriété à cette République.

En vertu de ce Traité, les Hollandois prétendirent être entrés dans les droits des premiers possesseurs, pour ce qui concernoit les pays compris depuis le cap des Palmes jusqu'à celui de Lopes; & ils firent soutenir leurs prétentions par vingt-deux vaisseaux de guerre qui faisoient les vaisseaux étrangers dès qu'ils se présentoient à la côte sans excepter ceux des Anglois.

Ces obstacles s'opposèrent aux

Certain considerations to the Royal African Company of England in which the origine, growth and National advantages of the Guinea trade are demonstrated.

progrès de la Compagnie de Wilson, & causerent la ruine des associés. L'Afrique resta pour ainsi dire abandonnée par la Nation Angloise. Quelques particuliers qui continuoient d'y aller perdirent en fort peu de temps, tant en vaisseaux qu'en marchandises, jusqu'à la valeur de trois cens mille livres sterlings.

Charles II. considérant l'état précaire du commerce des Anglois dans cette partie du Monde, résolut de le relever, & de le pousser avec plus de vigueur qu'on n'avoit fait précédemment. Toutes les Patentes accordées antérieurement par ses prédécesseurs, étant expirées, ce Prince forma une nouvelle Compagnie; & pour encourager la Nation à concourir à l'exécution de ce dessein, il composa cette Compagnie de ce qu'il y avoit à sa Cour & dans son Royaume de plus illustre & de plus riche. L iij

*Origine de la
Compagnie
des Aventu-
riers Royaux.*

*Charte de la
Compagnie*

La Reine Catherine de Portugal sa femme, la Reine Marie de France sa mere, Jacques Duc d'York son frere, Henriette-Marie Duchesse d'Orléans sa sœur, le Prince Robert; enfin les plus considérables parmi les Pairs & les Grands du Royaume furent du nombre des associés. Le Roi lui-même se réserva par une clause expresse de pouvoir y prendre intérêt quand il le jugeroit à propos, en mettant des fonds proportionnés dans la caisse commune. On choisit entre les plus habiles Négocians de Londres ceux qui devoient être chargés de la direction des affaires.

Cette Association que l'on nomma la *Compagnie des Avanturiers Royaux d'Afrique*, fut incorporée par une Charte du 18 Décembre 1661, qui lui attribuoit pour le temps de mille années (c'est-à-dire dans le stile des Chartes An-

gloises à perpétuité) le droit exclusif de commercer dans tout l'espace des côtes qui s'étend depuis le Cap Blanc, sous le vingtième degré de latitude septentrionale, jusqu'au Cap de Bonne-Espérance, sous le trente-quatrième degré & demi ou environ de latitude méridionale, ainsi que dans les isles adjacentes appartenantes à la Couronne d'Angleterre, ou qui n'étoient possédées par aucun Prince Chrétien.

Ces Lettres patentes n'étendant pas assez l'autorité de la Compagnie, & n'entrant pas assez avant dans le détail de la police suivant lesquelles elle devoit se gouverner, le Duc d'York du consentement des Seigneurs & des particuliers qui en étoient les membres, les remit entre les mains du Roi. Charles II. leur donna une nouvelle Charte en 1663. plus favorable & plus conforme à ce qu'ils désiroient,

250 ETAT DU COMMERCE

Par cette seconde la concession de la Compagnie fut augmentée. Le Roi lui céda tout ce qui lui appartenoit ou n'appartenoit pas à d'autres depuis le port de Salé dans la Barbarie méridionale inclusive-ment jusqu'au cap de Bonne-Espérance, avec les isles adjacentes, ne s'en réservant que l'hommage & la redevance de deux éléphans que la Compagnie seroit tenue de présenter à Sa Majesté Britannique & aux Rois d'Angleterre ses successeurs, toutes les fois qu'elle ou quelques-uns d'eux viendroient dans les pays situés dans l'étendue de ladite concession.

*The Universal
Dictionna-
ry of Trade and
Commerce.*

Lorsque la Compagnie des *Avanturiers Royaux* fut formée, les Anglois possédoient en Afrique le fort Cormantin, un autre fort sur la Gambie, & quelques places de moindre importance. De plus nombreux établissemens lui étoient nécessaires. La Cour, pour

la favoriser, la fit soutenir par un vaisseau de guerre, sous le commandement du Capitaine Holmes. Cet Officier ayant jugé à propos de s'emparer d'un Etablissement des Hollandois, ceux-ci se hâtèrent d'équiper une escadre pour le retirer de ses mains. Tandis qu'ils amusoient la Cour d'Angleterre par des négociations, ils envoyèrent secrettement Ruyter en Guinée. L'Amiral Hollandois non-seulement reprit ce qu'on avoit enlevé à ses compatriotes, & fait tous les vaisseaux Anglois qui étoient à la rade, mais encore il se rendit maître du fort de Corman-tin.

Cette hostilité força le Roi de déclarer la guerre aux Etats Généraux en 1665. Deux ans après (en 1667) il conclut avec eux un Traité de Paix signé à Breda, par le troisieme article duquel il fut arrêté que les deux puissances garderoient les

*The history
and proceedings of the
house of Lords.*

252 ETAT DU COMMERCE

conquêtes qu'elles avoient faites pendant la guerre, ainsi que les possessions dont elles jouissoient auparavant. En vertu de cet accord, les Hollandois restèrent maîtres de Cormantin, & les Anglois du Cap Corse, que Holmes avoit repris.

On voit par-là que la Compagnie dût rencontrer de grandes difficultés dans ses commencemens. Les obstacles qu'elle eut à vaincre empêchant de prendre confiance dans son commerce, les particuliers n'osèrent s'y intéresser. Le défaut de fonds l'obligea d'emprunter; & les pertes qu'elle fit durant la guerre, ainsi que les dépenses où elle se vit contrainte d'entrer après la paix, pour essayer de s'établir solidement, la mirent bientôt hors d'état de continuer. Elle offrit de rendre sa Charte à la Couronne, & de transporter ses possessions, & tout ce qui dépendoit du Commerce

*An essay upon
the trade to
Africa.*

d'Afrique, à une nouvelle Compagnie qui se présentoit, moyennant une indemnité, laquelle fut fixée à 34,000 l. st.

Le Roi accepta la réduction de ^{origine de la} leurs Lettres patentes; & par d'au- ^{Compagnie} ^{Royale.} tres en date du 27 Septembre 1672, incorpora la nouvelle Compagnie. C'est elle qui a subsisté jusqu'à ces derniers temps sous le nom de *Compagnie Royale d'Afrique*. Ces Patentes portoient les mêmes privilèges qui avoient été accordés par la Charte de 1663. Afin d'obtenir des fonds, la nouvelle Compagnie proposa à ceux qui lui en fourniroient, de les intéresser dans les bénéfices de son commerce. Elle tint ses Livres ouverts l'espace d'une année entière pour recevoir les souscripteurs. Mais le mauvais succès des Compagnies précédentes rendoit les Négocians si peu empressés de

254 ETAT DU COMMERCE

prendre part dans les affaires de celle-ci, que toute la souscription ne produisit pas au-delà de la somme de 111,100 liv. st.

C'est avec ce fonds que la Compagnie Royale commença, & qu'elle augmenta le fort du Cap-Corse, qu'elle bâtit un autre fort à Acra, un second à Dix-cove, un troisième à Winnebah, un quatrième à Succondy, un cinquième à Commendo, & en rétablit un à Annamabou. Elle acheta aussi des Danois Frédérisbourg qui s'appelle aujourd'hui Fort-Royal, dont il lui importoit d'avoir la propriété pour la sûreté de Cap-Coast; & elle construisit à Judda un Fort, afin d'assurer le commerce des esclaves dans ce Royaume.

Charles II. par considération pour ces dépenses, ou plutôt comme le dit un Auteur judicieux, tenté par les guinées de la Compagnie, publia en 1674 une Pro-

clamation expresse datée du 23 Novembre, dans laquelle, en ordonnant l'exécution de l'article de sa Charte par lequel il avoit accordé à la Compagnie le privilège exclusif de trafiquer sur toutes les côtes de l'Afrique, il défendit à tous ses Sujets, qui n'en étoient pas Membres, d'y commercer.

On a vu au sujet de la Compagnie des Indes Orientales, que les Anglois ont toujours regardé de pareilles prérogatives, comme attentatoires à leurs libertés. Ils ne déférèrent ni aux Lettres patentes ni à la proclamation. La Compagnie Royale d'Afrique, dont les Interlopes troubloient le commerce, eut recours à la protection de Jacques II. dès qu'elle le vit sur le trône. Ce Monarque qui avoit été du nombre des Aventuriers d'Afrique, se trouva disposé à les favoriser. Il donna une Proclamation plus sévère que la précédente con-

256 ÉTAT DU COMMERCE

tre ceux qui, sans égard pour les droits de la Compagnie, négocioient dans l'étendue de sa concession. Cette proclamation est du premier Avril 1685 ; & pour la faire respecter, le Roi envoya quelques-unes de ses frégates croiser dans les mers d'Afrique.

*An essai on
trade.*

La Compagnie autorisée à faisir les Interlopes, les poursuivit sans relâche, à l'aide des frégates qui la secundoient. Ces bâtimens enlevoient tous les vaisseaux marchands Anglois qu'ils suprenoient dans le voisinage des côtes de la Guinée, & laissoient agir ceux des autres nations, parce qu'ils n'osoient les attaquer. Les Négocians particuliers qui vouloient faire cette navigation, sans courir les risques d'être confisqués, étoient obligés de prendre des permissions de la Compagnie. Elles coutoient quarante & cinquante pour cent de la valeur des exportations. Cette

énorme concussion porta le plus grand nombre des Marchands à se passer de son agrément; & comme il suffisoit pour arrêter en Angleterre un navire, que sa cargaison contint quelques marchandises convenables pour la Guinée, ceux qui vouloient faire le commerce en contravention, équipaient leurs vaisseaux en Hollande.

Ces effets du privilège exclusif causoient un dommage très-grand à l'Etat. Les Anglois disoient tout haut qu'assurément la Cour recevoit pension de la France & des Etats Généraux, pour approuver de pareilles oppressions. Le Parlement crut ne devoir plus dissimuler le préjudice qu'elles apportoit à la Nation. Il attaqua la validité de la Charte en vertu de laquelle elles se commettoient.

La Compagnie sentant qu'il falloit calmer l'orage, se relâcha de sa sévérité. Les étoffes de lainage

258 ETAT DU COMMERCE

propres pour l'Afrique, augmentèrent aussi-tôt de trente pour cent, à cause que les Marchands qui négocioient dans cette partie du Monde, ne se fournissant plus chez l'étranger, elles devinrent en demande. Mais lorsque les esprits furent un peu apaisés, la Compagnie se hâta de revenir à sa première rigueur. De leur côté, les Interlopes voyant qu'on les favorisoit, ne discontinuerent point leur commerce. Ils s'exposèrent avec plus de confiance aux risques d'être surpris, & furent assez heureux pour trouver moyen de faire en Guinée des traites de Nègres très-considérables, dont les Gouverneurs des Colonies en Amérique leur facilitoient le débit. Ils réitérèrent leurs contrebandes avec tant de succès, que les fonds de la Compagnie ne demeurèrent pas long-temps sans s'en ressentir.

*The British
Empire in A-
merica.*

Tandis que la décadence des affaires de cette Compagnie annonçoit sa ruine prochaine, & que le mauvais état où se trouvoit aussi

Origine de la Compagnie d'Afrique & des Indes établie en Ecosse.

pour lors celles des Indes Orientales ne permettoit pas qu'elle subsistât long-temps; l'Ecosse résolut de prendre part au commerce de l'une & de l'autre, & de tenter des Etablissmens dans les contrées de l'Amérique où les Anglois ne possédoient rien. En 1695 le Parle-

A General treatise of naval trade and commerce.

ment de ce Royaume autorisa le Roi par un Acte du 26 Juin, à réunir & incorporer en Corps politique ceux qui voudroient participer à cette entreprise. Un grand nombre de personnes riches se présent-

An Act for a Company trading to Africa and the Indies.

Jun. 26.

1726. Edinburgh.

rent. Le Lord Belhaven, Adam Cockburn, & divers Marchands d'Angleterre & d'Ecosse étoient à leur tête. Guillaume III. usant du consentement du Parlement, les incorpora, & déclara leur Société une Corporation libre, avec perpé-

260 ETAT DU COMMERCE

tuelle succession. Il lui donna le nom de *Compagnie d'Ecosse commerçant en Afrique & aux Indes.*

Il y eut dans cet Acte une clause en faveur des Ecossois habitués en Angleterre; elle portoit que ceux d'entre eux qui se présenteroient pour souscrire durant un certain espace de temps, seroient préférés à tous autres jusqu'à la concurrence de la moitié du fonds de la Compagnie. Le prix des Actions fut fixée à 100 liv. st. La même personne ne pouvoit pas en acheter plus de trente. Les différens privilèges accordés à la Compagnie d'Ecosse, promettoient tant d'avantages aux intéressés, qu'en moins de neuf jours, après que sa Charte eut été délivrée, il y eut dans Londres seule pour 300,000 liv. st. de souscriptions.

L'Angleterre ne vit point sans jalousie les Ecossois former une entreprise aussi vaste, & qui, suivie

dans l'étendue qu'on leur laissoit , ne pouvoit en effet manquer de lui apporter un très-grand préjudice. La Chambre des Communes en sentit toutes les conséquences. Elle se hâta de présenter au Roi une Adresse , dans laquelle elle lui remontra les inconvéniens qui résul- toient du consentement qu'il avoit donné à leur projet. Guillaume lui-même se repentoit déjà de la dé- marche où on l'avoit engagé. Sa réponse à l'Adresse de la Chambre des Communes , mérite d'être rap- portée : *J'ai été mal servi en Ecosse* , dit-il ; *mais j'espere qu'on pourra re- médier aux inconvéniens que vous craignez.*

*The presen-
tation and pe-
tition of the
Conseil Géné-
ral of the In-
dian and Afri-
can Company
to the Parlia-
ment.*

*The history
proceedings of
the house of
Commons.*

Le Parlement d'Angleterre ne s'en tint pas là. Il arrêta la souscrip- tion des habitans de Londres , dé- clara le Lord Bahaven, William Paterfon & d'autres qui l'avoient sollicitée , coupables de *haut-crime* , & nomma un Comité pour exa-

262 ETAT DU COMMERCE

miner par quelles pratiques on avoit obtenu l'Acte qui permettoit l'établissement d'une pareille Compagnie en Ecosse, & quels étoient ceux qui en avoient été les Promoteurs.

Liberté du
Commerce
d'Afrique.

Au milieu des démêlés que produisoit cette affaire, il déclara en 1697, par un Acte public, le Négoce d'Afrique libre & ouvert, suivant l'expression Angloise, pour treize ans à tous les Sujets de la Couronne Britannique, soit qu'ils fissent voile des ports de l'Angleterre, ou des colonies dépendantes de ce Royaume en Amérique.

St. 9. & 10.
Will. III.

(a) Il maintint néanmoins la Compagnie Royale en possession des forts & châteaux élevés dans les pays de sa concession; mais il ne lui laissa que la liberté d'y trafiquer sur le même pied que les autres

(a) Cet Acte est intitulé : *An Act to settle the trade to Africa.*

Sujets. La seule condition à laquelle cet Acte assujettit les Négocians qui envoient des Marchandises en Afrique (condition dont il n'exemptoit pas la Compagnie elle-même) étoit de payer dix pour cent seulement pour ceux de leurs vaisseaux qui feroient la navigation de Guinée, de Benin, d'Angola, & des autres pays qui s'étendent depuis le Cap de Monte, que les Anglois appellent *Cap-Mount*, jusqu'au Cap de Bonne-Espérance.

A l'égard des vaisseaux frétés pour les côtes qui gissent entre le Cap Blanc & le Cap de Monte, outre l'imposition de dix pour cent de la valeur des exportations, il fut arrêté qu'ils payeroient de plus dix pour cent de la valeur des marchandises qu'ils rapporteroient des Escales qui se trouvent dans cet espace. On n'assujettit le bois rouge qu'à la moitié de l'impôt, & les negres, l'or, l'argent en furent exemptés entierement.

Cette taxe étoit établie pour subvenir à l'entretien des forts, des magasins, en un mot des dépenses générales qu'entraîne le Négoce d'Afrique. On en remettoit le produit à la Compagnie, qui en devoit tenir un compte exact, ainsi que de l'emploi de cet argent, dans un livre que chaque particulier, commerçant sur les côtes de l'Afrique, avoit droit d'examiner quand il lui plaisoit. Ce livre se gardoit à Londres dans l'Hôtel de la Compagnie Royale.

Comme on donnoit par cet Acte aux colonies d'Amérique, une liberté qui leur offroit des moyens d'enfreindre les Reglemens portés par l'Acte de Navigation, on prit les précautions que l'on crut les plus capables de prevenir la fraude. Le Propriétaire ou l'Affrètement d'un vaisseau qui part de l'Amérique pour l'Afrique, est tenu de prêter serment, que selon sa con-

noissance

r
s
s
e
p
-
-
ff
r
i
-
es
i
re
el
c
ne
ns
és
rit
es
u
ur
ri
de
n
ce

t
c
t
t
l
d
d
H
f
a
c
c
c
c
l
r

t
c
c
f
l
c
c
i

naissance, les marchandises qui composent la cargaison de son bâtiment ont été importées d'Angleterre dans la Colonie, & que la valeur en est fidèlement énoncée dans l'enregistrement, sur le pied du prix qu'elles coûtent dans ce Royaume. Le maître de ce vaisseau, ou un des affreteurs, doit aussi donner caution qu'il fera voile directement en Afrique entre les caps spécifiés dans son passe-port, & que de-là il reviendra directement débarquer en Angleterre, ou dans le port de quelques-unes des Colonies Angloises en Amérique.

Par le même Acte on arrêta que tous les vaisseaux Anglois qui, étant partis de quelque autre port que de ceux de la Grande Bretagne, ou des Colonies Angloises en Amérique, navigueroient sur les côtes d'Afrique, seroient confisqués avec les marchandises dont ils se trouveroient chargés.

266. ETAT DU COMMERCE

A l'égard du Commerce de la partie d'Afrique appelée Barbarie méridionale, qui est au nord du Cap Blanc, on déclara que tous Marchands pouvoient y trafiquer sans être sujets aux impositions établies sur les marchandises qui sont envoyées le long du reste des côtes au sud du Cap Blanc.



CHAPITRE IX.

Suite du précédent. Continuation de l'histoire de la Compagnie Royale.

Dissolution de la Compagnie Ecossoise. Continuation de l'histoire de la Compagnie Royale. Dissolution de la Compagnie Royale.

LA Compagnie Royale ne perdit pas son privilège exclusif sans avoir beaucoup disputé contre les Marchands particuliers qui en avoient sollicité la révocation auprès du Parlement. Elle faisoit surtout valoir en sa faveur la nécessité d'avoir des Forts sur les côtes de l'Afrique, si on vouloit y négocier avec sûreté. Elle prétendoit que l'on ne pouvoit prendre pour pourvoir à leur entretien, que des arrangemens insuffisans ou onéreux pour l'Etat, dès qu'on dirigeroit

Continuation de l'histoire de la Compagnie Royale.

268 ETAT DU COMMERCE

ce Commerce autrement que par une Compagnie exclusive. L'état des Forts que le Parlement se fit présenter, & sur lequel il fonda le dispositif de l'Acte de 1697, détruisit ce que ces raisons avoient de spécieux.

*A survey of
trade.*

Le mauvais succès des efforts de la Compagnie ne la découragea pas. Dès l'année 1708, quoique l'Acte qui avoit réglé en dernier lieu le Commerce d'Afrique, ne fut pas expiré, elle engagea ses partisans à agir, tant auprès de la Cour, que dans la Chambre des Communes. Leurs menées firent reprendre l'examen de cette affaire. Mais plus on l'approfondit, & plus on vit que les faits parloient contre la Compagnie. Les états que l'on produisit devant le Parlement prouverent que durant neuf années de paix de 1680 à 1689, elle n'avoit envoyé à la côte que 259 navires, ce qui fait environ

28 par an ; & qu'elle n'avoit fourni aux Colonies que 46,396 negres ; ce qui va à 5,155 par an : Qu'au contraire, dans l'espace des trois premieres années qui suivirent la paix de Ryfwick, les Marchands particuliers introduisirent 42,000 negres dans les seules isles de la Jamaïque, de la Barbade, & d'Antigoa.

Enfin en jettant les yeux sur l'état de ce Commerce en 1708, on trouva que, malgré la guerre, les Marchands particuliers y occupoient annuellement plus de cent vaisseaux qui pouvoient transporter aux Colonies 25,000 noirs, & qu'ils portoient en Guinée 70,000 pieces de perpétuannes ou autres laineries : au lieu que la Compagnie n'y en portoit pas plus de quatre mille.

Il fut donc bien démontré que depuis que les côtes d'Afrique étoient ouvertes à tous les Anglois,

270 ETAT DU COMMERCE

ils y faisoient un négoce quatre fois plus considérable qu'auparavant. Aussi la Chambre-Basse résolut-elle de ne rien changer aux mesures qu'elle avoit prises. Envain la Compagnie Royale voulut encore parler des Forts qu'elle entretenoit, on n'eut aucun égard à ses représentations, & elles n'en méritoient aucun. J'insere ici un état de ces Forts dressé en 1709, afin que le Lecteur soit à portée de juger de leur utilité.

A true statement of the present difference between the Royal African Company and the separate traders,

ETAT des Forts, Cases & Comptoirs de la Compagnie Royale d'Afrique; dressé en 1709.

JAMES-FORT.

HOMMES.

Gouverneur.	1
Facteurs.	2
Lieutenant.	1
Sergens.	2
Caporaux.	2

D'ANGLETERRE.

271

Nombre des hommes de l'autre part. 8

Soldats. 9

Mariniers. 7

Nombre total des hommes. 24

CANONS.

Dans le Fort. 20

Hors le Fort. 17

Nombre total des Canons. 37

BATIMENS DE MER.

Bott. 1

Chaloupe. 1

Canot. 1

Total des Bâtimens de mer. 3

Le Fort assez bien bâti ; mais l'Artillerie en mauvais état.

SERRELIONNE & SHERBRO.

Sous le même Gouvernement.

HOMMES.

Député-Gouverneur. 1

Sergent. 1

M iiii

272 ETAT DU COMMERCE

Nombre des hommes de l'autre part.	8
Caporal.	1
Canonier.	1
Chirurgien.	1
Soldats.	12
Nombre total des hommes.	17

Quelques Canons sans affut, couchés à terre : nulles fortifications, des chaumieres pour tout édifice.

DICKYSCOWE.

Hommes.	6
Canons.	8
Le Fort petit.	

S U C C O N D I

Hommes.	2
Canons.	8

C O M M E N D O.

Hommes.	17
Canons.	24

Le Fort assez bon.

CAP-CORSE ou CAP-COAST.

HOMMES.

Directeur général.	1
Lieutenans généraux.	3
Soldats.	33
Nombre total des hommes.	37
Canons.	42

Fort-Royal ou Danes-Hill, proche Cap-Corse, démoli pour lors.

WINNEBA.

Hommes.	8
Canons.	10

Petit Fort.

ANNAMABO.

Hommes.	11
Canons.	10

Le Fort très-peu de chose.

ACCRA.

Hommes.	15
Canons.	26

274 ETAT DU COMMERCE

Les Fortifications du Fort régulières & capables d'une bonne défense.

A N I S H A N.

Hommes. 1

Chaumiere.

A A G A.

Hommes. 1

Chaumiere.

ANNAS-POINT.

Hommes. 2

Canons. 6

Especie de Tour.

W H I D A H ou J U D A.

Hommes. 20

Canons. 21

Le Fort-quarré avec quatre Bastions bâtis de torchis.

Dissolution
de la Compagnie
Ecolloise.

Les obstacles que les Ecoſſois rencontrèrent de la part du Parle-

ment d'Angleterre, & même de la part du Gouvernement, ne les rebuterent point. Se flattant d'être indépendans de ce Royaume, auquel l'Ecosse n'étoit pas encore réunie, ils ouvrirent chez eux des souscriptions qui produisirent 400, 000 l. st. & avec leurs seules forces, entreprirent de fonder une colonie en Amérique. Leurs efforts furent heureux. Ils s'établirent sur les bords de la riviere de Darien, dans l'isthme de Panama, & donnerent à la ville qu'ils y bâtirent le nom de *Nouvelle Edimbourg*, & à la contrée dans laquelle elle étoit située celui de *Caledonie*.

A perfect list of the several Persons residents in Scotland who have subscribed as Adventurers in the joint-stock of the Company of Scotland trading to Africa and the Indies.

Cet usage que la Compagnie d'Ecosse faisoit de sa Charte avoit changé les dispositions de la Chambre des Communes à son égard. Présument que l'on pouvoit trouver des tempéramens capables de prévenir les inconvéniens qu'elle en avoit appréhendés d'abord, elle

276. ETAT DU COMMERCE

désiroit qu'on soutint ces premières tentatives; & que puisque cette Compagnie avoit formé un Etablissement dont la Grande Bretagne pouvoit retirer de grands avantages, on le conservât. Son intention étoit si bien décidée sur ce sujet, que le Gouvernement qui refusoit d'entrer dans ses vues, à cause qu'il vouloit ménager l'Espagne, ayant tenté de corrompre le Parlement, & étant parvenu à engager les Pairs à présenter au Roi (le 12 Février 1700) une Adresse pour lui demander, sous prétexte d'éviter une guerre, qu'on ne fournît aucun secours aux Ecoissois, elle refusa de se joindre à eux.

Presque toute la Nation pensoit comme elle alors. L'Adresse même de la Chambre-Haute ne passa qu'à la pluralité de quatre ou cinq voix, & il y eut seize Pairs qui protestèrent contre. Les Espagnols se prévalurent de l'aban-

A full and exact collection of all the considerable Address, Mémoires, &c. relating to the Company of Scotland trading to Africa and the Indies, till November 1700.

don où on laissoit les Ecoſſois , & détruiſirent en 1700 leur colonie naiffante.

Cette Compagnie Ecoſſoiſe fut diſſoute par le quinzième article du Traité d'Union conclu en 1707 entre les deux Royaumes d'Ecoſſe & d'Angleterre. Par le même article il fut arrêté qu'elle ſeroit remboursée des pertes qu'elle avoit faites dans les entrepriſes où elle s'étoit engagée en vertu de ſa Charte , & qu'on lui payeroit même l'intérêt des ſommes à quoi elles ſe monteroient , ſur le pied de cinq pour cent , à compter du temps où ces ſommes auroient été fournies. Ses membres furent incorporés dans les différentes Compagnies de Commerce Angloiſes.

A full and exact account of the proceedings of the court of Directors and Council general of Scotland trading to Africa and the Indies with relation to the treaty of union.

St. S. Anna

Le ſecours qu'en reçut celle d'Afrique l'aſſermit pour quelque temps. Mais l'Acte qui la privoit de ſon privilège exclusif , lui avoit

Continuation de l'hiſtoire de la Compagnie Royale.

278 ETAT DU COMMERCE

porté un coup trop funeste pour lui permettre de se soutenir.

Some observations showing the danger of losing the trade of the sugar colonies.

Les contestations qui s'étoient élevées entre elle & les Marchands particuliers, avoient donné naissance aux premiers affoiblissemens de son négoce. Les pratiques qu'elle mit en œuvre pour les supplanter dans les marchés, depuis qu'ils eurent été avoués par la Législature, jointes à l'infidélité de ses Facteurs, acheverent sa destruction. Dépourvue de ressources, elle fut bien-tôt hors d'état de satisfaire à ses engagements, & réduite à demander du temps à ses créanciers. Ses dettes montoient à plus de 200,000 liv. st. dont elle payoit les intérêts à six pour cent.

Elle se flattoit néanmoins encore de rentrer dans son privilège exclusif, à l'expiration de l'Acte qui avoit ouvert le Commerce d'Afrique, & de se rétablir par-là. Ceux qui lui avoient prêté des fonds,

Nourrissoient les mêmes espérances. Pour forcer en quelque sorte le Parlement à réaliser cette idée, ils s'incorporerent avec elle, & de ses créanciers devinrent ses membres.

A persuasive to harmony and unanimity in completing the coalition so happily begun and continued by the Adventurers and Creditors of the Royal African Company.

Cet arrangement ne se fit pas sans difficulté. La pluralité des intéressés l'agréoient, d'autres en assez grand nombre s'y refusoient. Peut-être la différence des avis eût-elle empêché que rien ne se fût conclu, si le Parlement, par un Acte auquel la Reine Anne donna son consentement, n'eût autorisé les deux tiers des créanciers, tant en nombre qu'en valeur; c'est-à-dire, formant en même temps, par leurs différentes créances, les deux tiers du total de la somme due, à transiger avec la Compagnie Royale de la manière qu'ils jugeroient convenable, & obligé l'autre tiers d'y souscrire. Mais, contre l'attente des promoteurs de

St. 10. Ann.

The history and proceeding of the house of Commons.

280 ETAT DU COMMERCE

l'accommodement, il ne rétablit pas les choses sur l'ancien pied.

*An antidote
to expel the
poison contain-
ed in an ano-
nimous pam-
phlet, &c.*

Au contraire, l'Acte de 1697 touchant le Commerce d'Afrique, étant expiré, il n'arrêta rien sur cette matiere. Les Marchands particuliers continuerent de fréquenter librement les côtes occidentales d'Afrique. Et comme le Règlement qui les assujettissoit à l'impôt de dix pour cent n'étoit plus en vigueur, ils ne le payerent plus; de sorte que la Compagnie, bien loin de se voir favorisée, se trouva obligée d'entretenir ses Forts & ses Comptoirs à ses seuls dépens.

*Modern histo-
ry or the pres-
ent state of all
nations by M.
Salmon.*

En 1720 elle crut devoir profiter du crédit que le triomphe du Systême du Sud avoit fait prendre en Angleterre à toutes sortes de papier, pour créer de nouvelles Actions. Le Duc de Chandos en acheta la plus grande partie, & se mit à la tête des Actionnaires. La ruine du Systême diminua beau-

coup les fonds de la Compagnie. Le Duc crut réparer ces pertes en étendant davantage le Commerce d'Afrique; & jugeant que de la manière dont il avoit été conduit pendant les années précédentes, il ne répondroit jamais aux frais qu'il exigeoit, ou du moins qu'il n'offrirait qu'un bénéfice insuffisant, ce Seigneur prit la résolution d'ouvrir de nouvelles voies pour le pousser dans l'intérieur du pays. Le Capitaine Stibbs fut envoyé dans cette vue, au nom de la Compagnie, avec ordre de découvrir jusqu'où la rivière de Gambie est navigable, & s'il y a effectivement des mines d'or dans le voisinage de cette rivière, comme on le soupçonne.

*Hist. Générale
des Voyages*

Les difficultés qui accompagnèrent les recherches du Capitaine Stibbs ayant empêché de les porter aussi loin qu'il eût fallu pour en retirer de l'utilité, la Compagnie trouva en peu de temps que les

282 ETAT DU COMMERCE

dépenses de son commerce excé-
doient ses profits. Elle prétendit
que c'étoit l'entretien des Forts qui
l'obéroit ; que cet article lui cou-
toit couramment 15,000 liv. st. par
an, & que dans quelques années il
avoit monté à plus de 20,000 liv.
st. Sur les représentations qu'elle
fit à ce sujet en 1729 au Comité
du Commerce & des Colonies, le Com-
mité en rendit compte à la Cham-
bre des Communes.

*A true state
of the présent
difference bet-
ween the
Royal Compa-
ny and the se-
parate tra-
ders.*

On avoit prouvé en 1709 que
la somme de 7,000 liv. sterl. par
an étoit plus que suffisante pour en-
tenir ces Forts, non pas dans l'é-
tat où la Compagnie les laissoit,
mais sur un pied beaucoup meil-
leur. Les mémoires qu'elle pro-
duisit en 1729, n'en imposèrent
pas au Comité. Il reconnut bien-
tôt qu'elle y mettoit en ligne de
compte des dépenses qui lui é-
toient particulières, & qui n'a-
voient pas de relation aux Forts.

Mais comme l'équité ne vouloit pas que ces Forts ne coûtassent qu'à la Compagnie Royale, tandis que toute la Nation en profitoit, il crut qu'il convenoit que l'Etat se chargât de ces frais.

Sur son rapport le Parlement, par un Arrêté du 26 Mars 1730, assigna à la Compagnie Royale une somme annuelle de 10,000 l.st. applicable à l'entretien des Forts.

Cette somme étoit prise sur le montant de la taxe des terres, & sur d'autres revenus publics. Elle lui fut toujours payée exactement tant qu'elle en a joui, excepté seulement dans deux ou trois années.

An Abridgement of the Publick statutes.

La Compagnie Royale se plaignit encore. En 1744 elle présenta des Mémoires pour montrer que la somme accordée étoit trop modique. Enfin en 1751 le Parlement, voulant terminer ses plaintes, révoqua sa Charte, & lui

Dissolution de la Compagnie Royale.

284 ETAT DU COMMERCE

paya pour ce que pouvoient valoir ses Forts & ses effets , une somme de 112,142 l.st. 3 sh. 3 d. dont une partie a servi à acquitter les dettes qu'elle avoit contractées.

Il a chargé les Marchands commerçans en Afrique, réunis en une Compagnie libre, où chaque membre a les fonds séparés, de veiller, sous la direction des Commissaires du Commerce & des Colonies, à l'entretien des Forts, & à tout ce qui concerne le négoce de cette partie du Monde. L'Etat leur accorde pour cela, comme à la Compagnie Royale, une somme de 10,000 liv. st.

Par ces dispositions la Compagnie Royale dut être dissoute au douze Avril 1752, & elle l'a été. Voici le titre de l'Acte qui ordonne la dissolution : *An Act for the application of a sum of money therein mentioned, granted to his Majesty for making compensation*

The Universal Dictionary of trade and commerce

and satisfaction to the Royal African Company of England for their Charter, Lands, Forts, Castles slaves, Military stores, and all other their effects whatsoever, and to West the Lands, Forts, Castles, slaves and Military stores, and all other their effects, in the Company of Merchants trading to Africa. C'est-à-dire, Acte pour disposer d'une somme accordée à Sa Majesté, en faveur de la Compagnie Royale d'Afrique, afin de la dédommager de la reddition de sa Charte, & de la renonciation à la propriété des terres, forts, esclaves, munitions de guerre qui lui appartiennent; & & pour investir des mêmes terres, forts & dépendances la Compagnie des Marchands commerçans en Afrique.

Thoughts on trade.

On a vu que les exportations annuelles de la Compagnie Royale, en laineries d'Angleterre, dans le temps qu'elle jouissoit de son

privilège exclusif, se réduisoient à 4,000 pieces. Ses autres exportations étoient à proportion aussi foibles. Malgré leur médiocrité, elle faisoit de très-grands bénéfices. Ses actions qui ne valoient originairement que 100 liv. st. se sont dans certains temps vendus quatre cens & quatre cens quatre-vingt livres sterlings. On assure qu'elle tiroit d'Afrique environ 1,200 marcs d'or. Les Interlopes n'en rapportoient alors gueres moins de 1,000 marcs. Dans ces deux calculs on ne compte pas ce que les équipages des vaisseaux pouvoient en ramasser à la dérobée.

*Atlas de la
Navigation &
du Commerce.*

*Voyage du
Chevalier des
Marchais.*

Les ventes de la Compagnie Royale se faisoient publiquement à Londres cinq ou six fois l'année, dans la même forme que celles de la Compagnie des Indes Orientales. La liberté du commerce sur les côtes d'Afrique, y a prodigieusement augmenté le concours des

Marchands Anglois. Au lieu de cent vaisseaux qu'ils avoient en 1708 sur ces côtes, ils y en ont eu jusqu'à deux cens en 1725. Il s'en faut peu qu'ils ne soient aujourd'hui les seuls maîtres du Commerce de Guinée, les Portugais paroissent rarement sur les côtes de cette vaste contrée. Les Hollandois n'y envoient plus un aussi grand nombre de vaisseaux qu'autrefois; & les François y vont peu. Au 24 de Juin 1732 il y avoit à Liverpool, port du Lancashire dans la Grande-Bretagne, 101 Négocians intéressés dans le commerce d'Afrique. On en comptoit au même temps 135 à Londres, & 157 à Bristoll. Les fonds de ces derniers ne sont pas aussi considérables que ceux des Marchands de Liverpool. L'opinion commune est que ce commerce occupe en marchandises & en frais de voyage, un fonds de 200,000 liv. st. Du temps de

*Au essai on
the increase
and decline of
trade.*

la Compagnie Royale il n'employoit pas 75,000 liv. ft.

Les Anglois trouvent chez eux une grande partie des marchandises convenables pour l'Afrique, & les y ont à meilleur marché qu'aucune autre Nation ne les a chez elle. A l'égard des denrées étrangères dont ils sont obligés d'affortir leurs cargaisons pour la côte, ils ne payent pour elles aucuns droits. De pareils avantages joints à la supériorité de leur Marine, qui les met en état de protéger leurs Marchands, sont les principales causes de l'accroissement de cette branche de leur négoce.

ETAT des Esclaves, Munitions,
 Canots, Vaisseaux appartenans
 à la Compagnie Royale d'Afri-
 que, tel qu'il s'est trouvé en l'an-
 née 1749 dans les différens Forts
 sur la côte occidentale d'Afrique,
 conformément à celui qui a été
 dressé dans le même temps sur les
 lieux par l'ordre de Thomas Pye
 Ecuyer Commandant le Vaisseau
 du Roi l'Humbert.

A CAP-COAST ou CAP-CORSE.

ESCLAVES.

Charpentiers.	10
Forgerons.	7
Armuriers.	3
Briquetiers.	3
Maçons.	9
Canoniers.	1
Orfèvres.	3
Valets de Cuisine.	2
Cuisiniers.	3
Apothicaires.	2
Chaudronniers.	3

 46

290 ETAT DU COMMERCE

Nombre des Esclaves de l'autre part.	46
Garçons de la Chapelle.	7
Essayeurs.	2
Valets.	137
Canotiers.	20
Femmes.	79
Enfans.	76
Nombre total des Esclaves.	<u>367</u>

ARTILLERIE.

Calibre.		Canons.
----------	--	---------

*Sur la Plate-
forme.*

12

12

9

2

3

10

1

5

*Sur le Bastion au
Sud-Est.*

9

4

6

2

*Sur le Bastion au
Sud-Ouest.*

9

2

6

4

*Sur le Bastion au
Nord-Ouest.*

6

5

46

D'ANGLETERRE. 291

Calibre.

Canons.

De l'autre part.

46

Sur le Bastion au
Nord-Est.

3

Sur la pointe de
Green-hill.

9

6

4

3

Sur la Parade.

6

Sur l'Eperon, hors
d'état de servir.

4

3

Sur la Chambre des
Lieutenans.

3

A Fort Royal, démontés.

12

9

6

A la Tour de Philippe,
sans affut.

1

Nombre total des Canons.

75

Poudre (gâtée.)

3,000 livres.

N 1j

292 ETAT DU COMMERCE

Boulets (de différens calibr.) 4,616 boul.

Moulquets. 23

Carabines. 4

ATTIRAIL MILITAIRE.

Bayonnettes. 23

Epées. 19

Fourniments. 20

Halebardes. 6

Cloches. 26

Tambours. 6

Poignards. 2

Pertuisanes. 2

BATIMENS DE MER.

Le Liveli. 1

Grand Ba teau. 1

Canot à 17 rames. 1

Canot à 13. 1

Canot à 11. 1

Canot à 9. 1

Canot à 5. 1

Nombre total des Bâtimens de mer. 7

COMMENDO.

ESCLAVES.

Bombardier. 1

D'ANGLETERRE. 293

Nombre des Esclaves de l'autre part.	1
Scieurs.	10
Femmes.	6
Enfans.	5

Nombre total des Esclaves. 22

ARTILLERIE.

Calibre.	Canons.
<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
3	7
4	2
<i>Sur le Bastion au Sud-Est.</i>	
2	2
3	3
6	2
4	1
<i>Placés à différens postes.</i>	
9	1
4	2
3	3

Nombre total des Canons. 23

Boulets (depuis deux liv. jus-
qu'à neuf.) 800

Poudre. 390 livres.

Mousquets. 6

294 ETAT DU COMMERCE

ATTIRAIL MILITAIRE.

Bayonnettes.	6
Fournimens.	10
Fusils courts.	9
Autres fusils.	30
Grenades.	42
Cuillieres de cuivre.	2
Epées.	6
Brasses de corde.	30
Balles de plomb (<i>livr. pesant.</i>)	308
Pierres à fusil.	347
Barres de fer.	3

BÂTIMENS DE MER.

Canot à 13 rames.	1
Canot à 7.	1
Canot à 5.	1
Canot à 3.	1
Nombre total des Bâtimens de mer.	4

SUCCONDI.

ESCLAVES.

Hommes.	5
Femmes.	2
Enfans.	3
Nombre total des Esclaves.	10

ARTILLERIE.

Calibre. Canons.

Sur le Bastion au Nord.

9 1

4 3

3 2

Sur le Bastion à l'Ouest.

4 3

5 1

Sur le Bastion au Sud.

4 2

2 1

3 3

Sur le Bastion à l'Est.

2 7

4 2

6 3

Sur la Courtine.

9 1

5 1

Nombre total des Canons 30

Boulets (*depuis deux liv. jusqu'à six.*) 360

Mousquets. 6

Poudre. 0

N iiiij

296 ETAT DU COMMERCE

ATTIRAIL MILITAIRE.

Cornets à poudre.	2
Mèches.	13
Cuillieres de cuivre.	2
Tire-bourres.	7
Mèches du pays (<i>brasses.</i>)	40
Bayonnettes.	6
Epées.	6

BATIMENS DE MER.

Canot à 11 rames.	1
Canot à 3.	1
Nombre total des Bâtimens de mer.	2.

DICK'S-COVE.

ESCLAVES.

Scieurs.	4
Charpentiers.	4
Serruriers.	4
Maçons.	2
Valets.	43
Malades.	5
Nombre total des Esclaves.	62

ARTILLERIE.

Calibre.		Canons.
	<i>Sur la Plate-forme , au Sud.</i>	
3		8
4		1
	<i>Sur le Bastion au Nord Est.</i>	
3		3
6		3
	<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
4		5
	<i>Sur le Bastion au Sud Est.</i>	
4		2
	<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
4		3

Nombre total des Canons. 14

Boulets (depuis trois liv. jusqu'à
six.) 150

Poudre (livres pesant.) 104

Mousquets. 6

ATTIRAIL MILITAIRE.

Cuillieres de cuivre. 2

Tire-bourres. 6

Mêches (livres.) 50

298 ETAT DU COMMERCE

Ballots de plomb.	3
Epées.	6
Bayonnettes.	6
Fournimens.	6
Hallebardes.	1

BATIMENS DE MER.

Canots à 5 rames.	3
Canots à 2.	6
Nombre total des Bâtimens de mer.	9

TANTUM-QUERRY.

ESCLAVES.

Hommes.	6
Femmes.	4
Nombre total des Esclaves.	10

ARTILLERIE.

Calibre.	Canons.
	<i>Sur le Bassion au Sud-Est.</i>

4	2
1	1
9	1

D'ANGLETERRE. 299

Calibre.	Canons.
De l'autre part.	4
Sur le Bastion au Sud-Ouest.	3
4	3
Sur le Bastion au Nord-Est.	2
4	2
1	2
Sur le Bastion au Nord-Ouest.	1
4	1
4	1
2	1
1	1
Dans la Tour :	
Hors d'état de servir.	
4	2
4	1
Nombre total des Canons.	18

N. B. Presque tous ces Canons en mauvais état.

Boulets (depuis une liv. jusqu'à neuf.)	241
Poudre (livres.)	300
Fusils.	6
Autres armes à feu.	3
	N vj

300 ETAT DU COMMERCE

ATTIRAIL MILITAIRE.

Grenades.	30
Cuilliere.	1
Tire-bourres.	1
Mèches (<i>brasses.</i>)	1
Cornets-à-poudre.	1
Bâtiment de mer.	0

WINNEBAH.

ESCLAVES.

Hommes.	8
Femmes.	5
Nombre total des Esclaves.	13

ARTILLERIE.

Calibre.		Canons.
	<i>Sur le Bastion au Sud-Est.</i>	
3		2
4		1
8		1
	<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
6		1
4		2
		6

Calibre.

Canons.

De l'autre part.

6

Sur le Bastion au Nord Est.

3I3

I

4

I

Sur le Bastion au Nord Ouest.

33

Sur la Plate-forme.

32

Sur la Porte.

I

2

Boulets (depuis trois liv. jusqu'à six.)

197

Poudre. (*livres.*)

200

Mousquets avec leurs

Bayonnettes.

5

Epées.

5

Grenades

8

Bâtiment de mer.

O

A C C R A

ESCLAVES.

Hommes.

7

Femmes.

15

302 ETAT DU COMMERCE

Nombre des Esclaves de l'autre part.	22
Enfans.	4
Canotiers.	6
Nombre total des Esclaves.	32

ARTILLERIE.

Calibre.		Canons.
	<i>Sur le Bastion au Nord-Ouest.</i>	
6		3
9		1
4		2
	<i>Sur le Bastion au Nord-Est.</i>	
6		2
4		3
	<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
9		1
4		3
	<i>Sur le Bastion au Sud-Est.</i>	
3		2
4		2
	<i>Sur la Plate-forme.</i>	
6		8
3		6
Nombre total des Canons.		33

D'ANGLETERRE.

303

Boulets (depuis une liv. jusqu'à neuf.)	600
Poudre (livres.)	500
Mousquets.	6

ATTIRAIL MILITAIRE.

Grenades.	10
Eponges.	3
Tire-bourres.	8
Cuillière de cuivre.	1

BATIMENS DE MER.

Canot à 7 rames.	1
Canot à 5.	1
Canot à 3.	1
Nombre total des Bâtimens de mer.	3

JUDDA, ou WHIDDAH.

ESCLAVES.

Hommes.	33
Femmes.	46
Enfans.	27
Canotiers.	12
Nombre total des Esclaves.	118

304 ETAT DU COMMERCE

ARTILLERIE.

Calibre.	Canons.
<i>Sur le Bastion au Sud-Ouest.</i>	
3	7
4	2
<i>Sur le Bastion au Sud-Est.</i>	
2	2
3	3
6	2
4	1
<i>Sur le Bastion au Nord-Est.</i>	
9	1
4	2
3	3
<i>Sur le Bastion au Nord Ouest.</i>	
3	7
6	2
4	2
<i>Sur la Parade.</i>	
4	1
Nombre total des Canons.	35
Boulets (depuis deux liv. jusqu'à neuf.)	380
Poudre. (livres.)	240

D'ANGLETERRE. 305.

Mousquets.	36
Gros Mousquetons.	5
Cuilliere de cuivre.	6
Tire-bourres.	2

BATIMENT DE MER.

Canot à 11 rames.

JAMES-FORT *Sur la riviere de Gambie.*

ESCLAVES.

Scieurs.	4
Charpentiers.	4
Serruriers.	4
Maçons.	2
Valets.	43
Malades.	5
Nombre total des Esclaves.	62

ARTILLERIE.

Calibre.	Canons.
<i>Sur le Bastion au Nord-Ouest.</i>	
6	5
4	3

306 ETAT DU COMMERCE

Calibre.

Canons.

De l'autre part. 7

Sur le Bastion au
Nord-Est.

6 4

Sur le Bastion au
Sud-Est.

6 5

4 1

Sur le Bastion au
Sud-Ouest.

6 5

4 1

Sur la Demie-lune
au Nord.

24 4

12 1

Sur la Demie-lune.
à l'Ouest.

9 3

24 2

Nombre total des Canons. 33

Boulets (de différens calibres) 900

Poudre (barils.) 13

Cartouches remplis pour
mousquets, 100

Mousquets (en très-mauvais
état.) 48

BÂTIMENS DE MER.

Chaloupes (du port de vingt tonneaux, & montées de 5 pièces de canons.)	2
Botts.	4
Canots.	6
Nombre total des bâtimens de mer.	12

Je terminerai cet article en donnant ici le rapport des distances entre les Etablissmens Anglois sur la côte de Guinée, de Benin & d'Angola, & ceux des autres Nations Européennes.

RAPPORT des distances entre les Etablissmens des Anglois sur les côtes de Guinée, de Benin & d'Angola, & ceux des autres Nations Européennes.

AN KOBRA, Hollandois.

AXIM, (Fort S. Antoine) Hollandois.

FREDERISBOURG, (a) Hollandois.

AKQUEDAH, Hollandois.

Histoire générale des Voyages.

1 lieues.

5

(a) Ce Fort a appartenu aux Prussiens; ils le vendirent aux Hollandois 30,000 l. st. (690,000 l. tournois.) Depuis les naturels du pays le prirent & le démolirent. Les Hollandois l'ont rebâti. *The Universal Dictionary of trade and Commerce.*

308 ETAT DU COMMERCE

DIXCOVE, (b)	Anglois.	3
BRUTTO, (Fort S. Sebas- tien ou BADENSTEYN)	Hollandois.	3
SUCKONDI,	Hollandois.	3
SUCKONDI, (c)	Anglois.	1 mille.
SUMA,	Hollandois.	4 lieues.
COMMENDO,	Hollandois.	5
COMMENDO,	Anglois.	1 mille.
MINA, (ou S. George de la MINA.)	Hollandois.	4 lieues.
CONRADSBOURG, ou S. JAGO,	Hollandois.	1
CAP-CORSE,	Anglois.	3
PHILLIPP'S TOWER, (d)	Anglois.	$\frac{1}{2}$ mille.
FORT-ROYAL, (d)	Anglois.	1 mille.
POINTE DE LA REINE ANNE.	Anglois.	1 lieue.
FORT NASSAU, (à Moura)	Hollandois.	2
ANNISHAN,	Anglois.	$2 \frac{1}{2}$
ANAMABOU, (e)	Anglois.	2
CORMANTIN, (f)	Hollandois.	$\frac{1}{2}$
ADJA ou AGGA,	Comptoir Anglois.	7.

(b) Bâti en 1691.

(c) Bâti en 1682. par le Capitaine Henri (Nouré;
Agent de la Compagnie d'Afrique.

(d) L'usage de ces deux Forts est pour tenir la ville
des Negres en respect, & pour les garantir des incur-
sions de leurs voisins.

(e) Abandonné en 1730, rebâti depuis peu au
grand préjudice des François, qui faisoient une traite
avantageuse de la côte d'Or, & dont aujourd'hui les
Anglois les écartent.

(f) Bâti par les Anglois, & pris en 1665. par les
Hollandois.

APONG.	<i>Hollandois.</i>	3
WINNEBA.	<i>Anglois.</i>	5
BATRAKO.	<i>Hollandois.</i>	6
SHIDO.	<i>Comptoir Anglois.</i>	4
AKRA, (Fort James)	<i>Anglois.</i>	6
AKRA, (Fort Crevecœur)	<i>Hollandois.</i>	1 mille.
AKRA, (Christianbourg)	<i>Danois.</i>	2 mille.
ALAMPO, (transporté à RIO VOLTA)	<i>Comptoir Anglois.</i>	5 lieues.
QUITA,	<i>Comptoir Anglois.</i>	15
WHIDA ou FIDA,	<i>Anglois.</i>	20
JAQUIN (g)	<i>Comptoir Anglois.</i>	3
KABENDA (h)	<i>Anglois.</i>	
LOANGO (Ville & Fort)	<i>Portugais.</i>	

(g) Abandonné.

(h) Détruit en 1723, par les Portugais.

On voit dans cette Table quelques Comptoirs attribués aux Anglois, dont il n'est point fait mention dans le cours de ce Chapitre. Ces lieux ont été obmis à cause de leur peu d'importance, & des variations auxquelles les simples Comptoirs sont sujets.



CHAPITRE X.

Considérations sur le Commerce d'Afrique. Avantages indirects de ce Commerce. Récapitulation & résultat de ce qui a été dit au sujet du Commerce d'Afrique.

LE Commerce des côtes occidentales de l'Afrique, offre aux Européens de grands avantages. Tout y est, pour ainsi dire, bénéfice. Les Anglois sur-tout y trouvent la source de leurs principales richesses. Ils y échangent l'or, l'ivoire, la cire, les negres, le plus souvent contre des marchandises de peu de valeur fabriquées dans la Grande-Bretagne, ou échangées elles-mêmes contre des ouvrages sortis des Manufactures de cette Isle.

La cire, l'ivoire fournissent la

matiere de plusieurs exportations d'autant plus précieuses qu'elles ne s'opposent en aucune maniere au débit des productions naturelles de l'Angleterre. Pour l'or il est inutile de s'étendre sur l'utilité de son importation.

Mais quelque bénéfice que ces trois especes de retours apportent aux Anglois, l'avantage qu'ils en retirent n'approche pas de celui que leur procurent les negres qu'ils enlèvent sur la Gambie, à la côte d'Or, & dans d'autres escales où ils en traitent. Le nombre de ces esclaves qu'ils transportent en Amérique, soit pour les colonies Angloises & Françoises, soit pour le service des Espagnols, est supposé monter ordinairement, quand le commerce n'est pas interrompu, à trente ou quarante, & même cinquante mille par année. Le commerce de la seule ville de Liverpool à la côte de Guinée, à été évaluée l'an-

*A plan of
the English
Com.*

312 ETAT DU COMMERCE
née dernière à 25,000 noirs.

*The British
Empire in A-
merica.*

On ne sera point surpris de cette quantité si l'on considère les débouchés qu'ils ont pour s'en débarrasser. On compte environ dans les Antilles Angloises 240,000 noirs. L'opinion commune est qu'il en meurt tous les ans la septième partie, ce seroit par conséquent tous les ans un vuide de plus de 34,000. Mais la règle ne regarde que les negres apportés d'Afrique, ceux qui sont nés dans les îles ont la vie plus solide; il y a par conséquent à leur égard une exception à faire. De plus ceux qui naissent chaque année remplacent un certain nombre de morts. Ne mettons les recrues nécessaires qu'à 20,000; il faut y joindre la quantité de noirs que les Anglois introduisent dans les Antilles Françoises, on ne sauroit guères la porter à moins de six mille, puisqu'à S. Domingue seul l'année dernière, il s'en vendit trois
ou

*Essai sur les
intérêts du
Commerce ma-
ritime.*

ou quatre mille. Il en faut encore 5,000 pièces d'inde, (a) c'est-à-dire à peu-près 6,000 têtes. Pour le service des Espagnols voilà donc, sans qu'on puisse m'accuser d'exagération, un débouché pour plus de trente mille negres. Mais il reste encore à fournir la Nouvelle York, la Pensilvanie, le Mariland, la Virginie, la Caroline. La Caroline seule a 40,000 negres; la Pensilvanie en a plus de 15,000. Qu'on estime par là ce qu'il faut pour le Mariland, la Virginie. Ces objets sont d'autant plus considérables que la plupart des colonies Angloises établies en Amérique sur le continent travaillent encore actuellement à se faire un fonds de negres, au lieu que les habitans des isles n'ont besoin que de se recruter.

(a) On appelle piece d'Inde tout negre sans défaut notable, depuis quinze jusqu'à trente-cinq ou trente-six ans; les Nègres vieux ou défectueux, les Négrillons sont évalués selon leur qualité, $\frac{3}{4}$, $\frac{2}{3}$ & $\frac{1}{2}$ d'une piece d'Inde, communément 610. têtes de Nègres ne font que 470 pièces d'inde.

Un negre piece d'Inde se vend ordinairement dans les isles Angloises vingt, vingt-cinq & trente livres sterlings, c'est-à-dire, 460, 575 & 690 livres tournois. Il ne leur a couté long-temps en Afrique que depuis trente jusqu'à cinquante shelings; ce qui en livres tournois est environ depuis 34 liv. 10 s. jusqu'à 57 liv. 10 s. Ceci doit s'entendre de l'évaluation des marchandises données en échange pour un negre, faite sur le pied du premier coût en Europe. Aujourd'hui les Noirs sont plus chers. Leur prix ordinaire est de deux cens livres tournois, & va quelquefois à deux cens cinquante. Malgré cette augmentation, que l'on compare le montant de la vente & de l'achat, on verra qu'il reste beaucoup de gain, même en ayant égard aux mortalités qui arrivent parmi les negres pendant le transport.

Ce prix des esclaves noirs dans les isles Angloises differe beaucoup

en apparence de celui qu'ils valent dans les colonies Françoises , suivant ce qu'en ont écrit quelques Auteurs qui ont traité depuis peu du Commerce. Dans l'*Essai sur les intérêts du Commerce Maritime*, un des derniers ouvrages qui ont paru sur cette matiere, on fixe le prix des noirs aux Antilles dépendantes de la Couronne de France, entre 1,200 & 1,300 liv. tournois.

Une pareille disproportion frappe tellement au premier coup d'œil, que volontiers on se porteroit à croire qu'il y a erreur d'une part ou de l'autre. Cependant on ne doit rejeter, ni ce que j'ai avancé, ni le témoignage des autres Ecrivains.

Avant d'en donner la raison, je crois devoir appuyer ce que j'ai dit, en rapportant ici un passage tiré d'un *Mémoire* manuscrit en date de l'année 1747, composé par une personne en place, & très-instruite. Ce *Mémoire*, que je désigne

316 ETAT DU COMMERCE

assez, est connu de tous ceux qui ont quelque accès auprès des Ministres. On y lit qu'il s'est fait à Londres des contrats pour des fournitures de negres dans les Colonies Angloises sur le pied de 16 & de 18 livres sterlings pour chaque negre qu'on y délivreroit. Ce qui, à 23 liv. tournois par livre sterling, fait 368 à 414 liv. Il est à remarquer qu'il étoit question dans ce mémoire d'une entreprise importante, pour l'exécution de laquelle il falloit des noirs; & que le projet portoit essentiellement sur la supposition du prix auquel on comptoit les acheter.

Je reviens à la difficulté que l'on sent à admettre la différence qui semble d'abord se trouver entre le prix des negres dans les Antilles Angloises, tel que je l'ai énoncé, & le prix des mêmes esclaves dans les Antilles Françoises, tel que l'y fixe l'Auteur de l'Essai sur les intérêts, &c. Voici la raison qui doit

la lever. Cette différence n'est point telle en effet qu'elle paroît être. Treize cens livres monnoie des Isles Françoises ne font monnoye de France qu'environ 900 l.

Mais ce qui montre la sûreté des sources où j'ai puisé, c'est que les Anglois vendent leur negres à S. Domingue un quart moins cher que les Armateurs François. Otez le quart de 1,300 liv. monnoie des Isles, il reste 925 liv. qui valent monnoie de France environ 600 liv. Or ce prix qui est le plus haut où les negres se vendent dans les Antilles Françoises par les Anglois, est au-dessous de celui de 690 liv. qui est le plus haut où ils les vendent dans leurs propres isles.

Il n'est donc plus étonnant que les negres y vaillent au plus cher 690 liv. puisque les Anglois les donnent communément à moins dans des colonies étrangères. Il est vrai qu'ils se dédommagent un peu

318 ETAT DU COMMERCE

en y recevant leur payement en sucre. Cette denrée se vend meilleur marché chez les François que chez eux ; mais il faut dire aussi que l'avantage qui naît de ce bon marché n'est pas infiniment considérable.

Avantages
indirects du
Commerce
d'Afrique.

Le profit que les negres apportent, ne se borne pas à celui qui se tire de la vente de ces esclaves.

Some observations showing the danger of losing the trade of the sugar colonies.

On doit leur attribuer tout l'argent que les productions naturelles des colonies Angloises dans le nouveau Monde, font entrer en Angleterre, ou empêchent d'en sortir ; & la circulation qu'occasionne dans ce Royaume le Commerce qu'il entretient avec ses colonies. Chaque negre, estimation moyenne, vaut à son maître 10 l. st. par an. (a) L'exemple seul de la

(a) Dix livres sterlings font un peu plus de 230 liv. tournois. Cette estimation revient assez à celle de M. D. dans son *Essai sur les intérêts du Commerce Maritime*. Il fixe à la vérité le profit qu'on tire d'un negre autour de 300 liv. Mais il le suppose mis en bonne terre.

Virginie qui a multiplié ses productions au centuple, depuis que les Colons de cette contrée se sont mis dans l'usage d'acheter des noirs, démontre que la prospérité des colonies angloises, & en général celle de l'empire Britannique dépendent beaucoup de cette branche du commerce de l'Afrique. Ma proposition sensible par elle-même, le deviendra encore davantage, étant plus développée.

Ce sont les negres qui font valoir les colonies en Amérique. On doit à leurs travaux la vaste quantité de sucre, de tabac, de coton, de gingembre, &c, qu'elles fournissent. Le transport des ces marchandises massives & volumineuses occupe beaucoup de vaisseaux. La construction, l'armement, l'entretien de ces navires donnent de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers de différente espece en Angleterre. Le salaire que reçoivent ces ou-

320 ETAT DU COMMERCE

vriers, les met à portée de consommer des productions naturelles de l'isle, & d'y contribuer au débit des ouvrages de mille fabriques.

De plus le transport des marchandises apportées d'Amérique, ainsi que le commerce qui s'en fait en réexportation, multiplie la quantité des marins anglois. Indépendamment de l'utilité dont ceux qui embrassent cette profession sont à l'Etat en qualité d'hommes de mer, la Nation rencontre un autre avantage dans le genre d'occupation qu'ils prennent. Car les matelots subsistant de leurs gages, laissent des places vacantes dans des métiers auxquels ils s'adonneroient, si la Marine ne leur offroit pas un moyen de soutenir leur famille. Ces places sont remplies par d'autres citoyens.

*An Essay
on the state of
England in
relation to its
trade.*

La variété des professions est la vie d'un Etat. Si chaque regnicole cultivoit les plantes & élevoit les

animaux dont il tire ses alimens, s'il fabriquoit les étoffes qu'il porte, le commerce cesseroit, & avec lui l'abondance. C'est autant que les habitans d'un Royaume se livrent à des occupations de genres divers, suivant l'inclination qui les guide, qu'ils trouvent des secours mutuels dans l'industrie les uns des autres. L'industrie secondée crée les richesses.

Le laboureur recueille le grain, le meunier le moud, le boulanger en pâtrit la farine, le bourgeois achette le pain. Le berger tond ses troupeaux, les fileuses préparent la laine, le drapier la fabrique, le marchand exporte les étoffes. La campagne envoie ses denrées à la ville, la ville envoie en échange mille commodités qui sont façonnées dans ses murs. Par là les ouvrages sont achevés promptement : la circulation est animée. L'argent passe rapidement dans un grand nombre de mains. O v

Récapitulation & résultat de ce qui a été dit au sujet du Commerce d'Afrique.

Il résulte de ces considérations que le Commerce d'Afrique est extrêmement favorable à l'Angleterre, sous quelque face qu'on l'envisage, soit par ses importations ou ses exportations, soit par le nombre de vaisseaux qu'il occupe, ou par les secours qu'il fournit aux colonies. Le monopoliser, c'est-à-dire, le restreindre en le resserrant dans les limites d'un fonds borné, comme on avoit fait sous Charles II. & sous les regnes antérieurs, c'est élever des digues le long du Nil, pour empêcher les eaux de ce fleuve de porter la fertilité dans les campagnes voisines de ses bords; c'est fermer une mine à cause qu'elle est trop riche.

Ce négoce est libre présentement; & la Nation Angloise éclairée aujourd'hui plus généralement encore que dans les temps précédens, paroît moins disposée que

jamais à favoriser les privilèges exclusifs. Le Parlement, qui est son organe, demeure constant dans les principes qui l'ont porté en 1697 à ouvrir le Commerce d'Afrique. Bien loin de changer de sentiment, on a vu qu'il s'est déterminé en 1751 à dissoudre entièrement la Compagnie Royale. Néanmoins le système qui lui avoit donné naissance, conserve encore quelques partisans. Je crois inutile d'entrer ici dans le détail des raisons qu'ils alleguent en faveur de leur opinion, ni de celles qu'on leur oppose. Pour mettre le lecteur en état de prononcer sur ce procès, il suffit de lui rappeler les suites de la concession & de la révocation de sa Charte.

Rowland Wilson & ses associés ayant été forcés par le désordre de leurs affaires, d'abandonner le négoce d'Afrique, les Marchands particuliers qui l'entreprirent dans

*Reflections
upon the east
India and
Royal African
Company.*

324 ETAT DU COMMERCE

l'intervalle de temps qui s'écoula entre cette époque & l'établissement de la Compagnie exclusive des Avanturiers Royaux corporifiés par Charles II. exporterent annuellement 25,000 pieces d'étoffes de Suffolk.

-A peine les Avanturiers Royaux jouissoient-ils de leurs prérogatives que ce Commerce tomba. Deux ans après avoir obtenu leur Charte, ils ne prenoient pas 500 pieces de ces mêmes étoffes de Suffolk. On prétend que les autres exportations convenables pour l'Afrique étoient diminuées dans la même proportion.

Ces Avanturiers ayant été remplacés par une nouvelle association en 1672, à qui le Roi donna le nom de Compagnie Royale, celle-ci ne multiplia pas plus que les précédentes le débit des manufactures Angloises. Mais s'étant vue forcée par les circonstances dont on a

rendu compte plus haut, d'accorder quelque liberté aux Marchands particuliers, les étoffes de lainerie légères renchérèrent tout-à-coup considérablement.

Comme rien n'empêchoit la Compagnie de hauffer le prix de ses retours, tels que la cire, l'ivoire, &c. il arriva que tenant entr'autres l'ivoire fort cher, les Hollandois qui avoient cette matiere à meilleur marché que les Anglois, importèrent en Angleterre mille sortes de choses qu'ils en avoient fabriquées; & que les plus habiles des ouvriers Anglois dans les ouvrages de ce genre, dépourvûs d'emploi dans leur pays, allèrent en chercher en Hollande, d'où ils envoyoient leurs marchandises en Angleterre. Les Ecrivains qui rapportent ce fait, nomment les plus célèbres d'entre les ouvriers en ivoire qui passerent dans les Pays-bas, & citent la demeure qu'ils occupoient

326 ETAT DU COMMERCE

auparavant dans Londres. On ne peut regarder ce qu'ils avancent comme de vaines allégations.

*A survey of
trade.*

Dans le temps des plus grands succès de la Compagnie Royale, elle envoyoit annuellement environ vingt-huit vaisseaux, tant sur la Gambie qu'à la côte de Guinée, lesquels transportoient cinq à six mille negres aux colonies.

*The trade
and naviga-
tion of Great
Britain con-
sidered.*

Elle les y faisoit vendre par ses Facteurs jusqu'à 40 & 45 liv. st. par tête, & exigeoit de l'argent comptant; ou si elle vendoit à terme elle extorquoit des obligations qui lui portoient un intérêt de 10 pour cent, dont elle poursuivoit au temps convenu le payement avec beaucoup de rigueur.

*Darvman's
dis course on
the publick re-
venue.*

*An Essay
on the in crea-
se and decline
of trade,*

Aujourd'hui on voit paroître plus de deux cens vaisseaux Anglois sur la côte d'Afrique, dans le cours d'une année. De l'aveu même des amis de la Compagnie Royale, les Marchands particuliers ont intro-

duit dans les colonies cent cinquante mille noirs durant les sept premières années qui suivirent la suppression de son privilège exclusif; ce qui fait à peu près vingt-un mille par an. Ce nombre quelque considérable qu'il soit, est encore au-dessous de celui que les personnes désintéressées reconnoissent qu'ils transportent annuellement en Amérique.

Some observations showing the danger of losing the sugar Colonies.

On ne croit plus que la sûreté du Commerce des Anglois, & la conservation de leurs Forts sur les côtes de l'Afrique, tiennent à l'existence d'une Compagnie exclusive. L'expérience a appris ce que l'on devoit penser là-dessus; & les derniers arrangemens du Parlement à cet égard ne laissent pas lieu de douter que cette Nation ne s'affermisse en peu de temps dans ses établissemens, d'une manière bien supérieure à ce qu'avoit fait la Compagnie Royale.

328 ETAT DU COMMERCE

Quels secours en effet pouvoit-on attendre de ses Forts ? On a vû dans quel état elle les entretenoit. Elle ne put justifier devant le Comité appointé par le Parlement, qu'elle eût en 1697, dans ses différens établissemens au-delà de cent vingt hommes en tout. Suivant les plans & les desseins des Forts qu'elle montra elle-même, on vit que ce n'étoit que des Magasins défendus par quelques batteries de canon, peut-être capables d'arrêter une émeute soudaine causée par les naturels du pays, ou de repousser une insulte hasardée sans préparation par des Européens ; mais tout-à-fait hors d'état de soutenir un siège en forme, ou de résister à une attaque méditée.

*An Essay,
on the state of
England in
relation to its
trade.*

Les Marchands d'Europe qui commercent en Afrique n'ont quelque chose à craindre que de la part des autres Nations Européennes. Car les Indigenes sont char-

més d'avoir des comptoirs chez eux. On ne leur porte à la vérité que des marchandises de petite valeur relativement à nous ; mais qui en acquierent parmi eux à cause qu'ils en manquent. Ils donnent en échange le superflu des productions naturelles de leur pays & des esclaves, dont ils se trouvent heureux d'avoir occasion de se débarrasser. Pour vivre tranquillement avec eux, il suffit de se conduire sans arrogance & avec bonne foi. A l'égard des Nations d'Europe, les Forts qu'on peut élever dans ces contrées éloignées ne sçauroient leur en imposer. Elles ne se respectent en Asie & en Afrique qu'à proportion du crédit que chacune d'elles a en Europe.

La liberté rendue au Commerce d'Afrique ranima celui des colonies qui languissoit. L'assurance où étoit la Compagnie que les colons ne pouvoient s'adresser qu'à

330 ETAT DU COMMERCE

elle pour se fournir de negres dans le temps qu'elle jouissoit de son privilége exclusif, la rendoit négligente sur ses achats. Les esclaves qu'elle enlevoit étoient foibles ou mal sains pour la plupart. Ses Facteurs usoient de beaucoup de partialité dans la distribution des lots. Il arrivoit de-là qu'un habitant qui savoit se concilier leur amitié, devenoit riche par les captifs vigoureux qu'ils lui faisoient écheoir ; tandis que le mauvais état des negres, que les autres étoient forcés de prendre, les ruinoit.

Les Facteurs exerçoient encore une autre exaction. Connoissant le besoin qu'on avoit d'eux pour être fourni de noirs d'un bon naturel, & d'une bonne santé, ils faisoient payer leur faveur en forçant le colon qui vouloit avoir de bons esclaves, de leur acheter les marchandises de toutes especes dont

il avoit besoin. Cette tyrannie empêchoit les autres Marchands de vendre , jusqu'à ce que le magasin des facteurs devînt vuide.

Peut-être faut-il mettre encore sur le compte du privilège exclusif accordé en différens temps à des Compagnies de Commerce sur les côtes de l'Afrique , le peu de connoissance que nous avons de l'intérieur de ce continent. Une Compagnie trouvant suffisamment de quoi employer ses fonds dans un petit nombre d'établissmens , se met peu en peine de pénétrer plus avant dans les terres.



CHAPITRE XI.

*De la Compagnie de la Mer du Sud.
Origine de la Compagnie de la
Mer du Sud. Etat exact des som-
mes qui composèrent son Capital.
Attribution de l'Assiente à la mê-
me Compagnie.*

De la Com-
pagnie de la
Mer du Sud.

QUOIQUE la Compagnie de la Mer du Sud ne fasse plus aucun négoce, il y a si peu de tems qu'elle a cessé de s'en mêler, & l'importance des fonds qu'elle a prêtés à l'Etat, lui donne en Angleterre une si grande autorité, qu'on n'a pas cru devoir se dispenser d'en parler. On entreprend d'en traiter dans ce Chapitre & dans les suivans

Les dettes de la Nation Angloise, qui, à l'avenement de la Reine Anne à la Couronne étoient très - considérables, au

lieu de diminuer durant le cours de son Regne, s'accumulerent à un degré si énorme, que le Parlement tenu en 1710, jugea de la dernière importance de les liquider.

On attribuoit cette prodigieuse augmentation de dettes aux abus qui s'étoient commis dans le maniment des finances. Les retards de payement qu'ils avoient occasionnés, avoient autorisé, en quelque sorte, les Entrepreneurs des fournitures pour la flotte & les troupes de terre à se dédommager de la perte qu'ils en souffroient en s'avantageant sur le prix de ce qu'ils fournissoient.

L'espece d'illégitimité qu'on pouvoit reprocher à une partie de ces créances, ne déchargeoit ni le Parlement ni le Ministère du devoir indispensable d'acquitter leurs engagements, ou de prendre des arrangemens équivalens. D'ailleurs en suivant un au-

A true account of the design and advantages of the south-sea trade.

334 ETAT DU COMMERCE

tre système , le crédit public eût reçu un échec qui eût entraîné peut-être l'état à sa ruine , ou du moins eût causé certainement celle d'un grand nombre de Particuliers.

Quelles qu'aient été les considérations qui déterminèrent le Parlement , il aima mieux laisser de malhonnêtes gens profiter de leurs gains illicites , que de tromper l'attente des personnes d'honneur , qui avoient prêté sur la bonne foi du Gouvernement.

Lorsque l'on considère sérieusement qu'il y avoit pour lors près de vingt années que la Nation Angloise ne jouïssoit pas de la paix ; que presque au sortir de la guerre onéreuse commencée en 1688 , & terminée par la paix de Ryswick en 1697 , elle s'étoit engagée dans une autre également dispendieuse , qui dureroit encore : on sent qu'il n'y

avoit pas peu d'embarras à trouver le moyen de la libérer de ses dettes sans rien faire perdre à ceux qui avoient avancé des fonds. Le nœud étoit d'autant moins facile à délier, qu'on avoit déjà engagé les revenus de l'Etat les plus sûrs, & que quelques-unes des nouvelles impositions n'avoient pas produit ce qu'on en attendoit. Mais l'habileté du Ministre & la probité du Parlement surmonterent ces obstacles.

On commença, à l'exemple des Medecins, par prendre une connoissance exacte de l'Etat du mal auquel il étoit question d'apporter du remède.

Cet examen fit connoître que les dettes exigibles de l'Etat montoient à 9, 471, 325 l. ster. tant pour les dépenses de la Marine, les frais de transports, les fournitures des troupes de terre, les déficiens qui s'étoient trouvés

*An abridg-
ment of the
publics statn-
tes.*

336 ETAT DU COMMERCE

dans les fonds assignés par Guillaume III. (ft. 9.) & par la Reine Anne (1. ft. 2.) à ceux qui avoient prêté pour lors au Gouvernement, que pour le service de l'année & les intérêts courus & à courir jusqu'au 25. Décembre 1711.

Origine de
la Compagnie de la
Mer du Sud.

Le Gouvernement sentant bien qu'il n'étoit pas possible dans les conjonctures présentes d'acquitter une dette aussi forte, songea à dédommager d'une autre manière les Créanciers de l'Etat. M. Harley, alors Chancelier de l'Echiquier, depuis Comte d'Oxford & Premier Ministre, proposa de leur payer l'intérêt à 6. pour cent des fonds qu'ils avoient fournis, jusqu'à ce que l'on pût les rembourser, & d'en former une Compagnie à laquelle on attribuerait le privilège exclusif du Commerce sur les côtes de la Mer du Sud.

A true account of the design and advantages of the South-sea trade.

La

Le Parlement goûta ce projet qui présentoit des avantages assez flatteurs pour espérer qu'il agréeroit à la Nation, & que si ceux qui possédoient des billets du Gouvernement, refusoient de s'y prêter, ils trouveroient facilement à se défaire de ces effets. Il arrêta donc par un Acte public, qu'il seroit payé une annuité de *St. 9. Ann.* 6. pour cent pour toutes les sommes dûes par l'Etat jusqu'à ce que ce principal fut remboursé, & il autorisa la Reine à en incorporer les Propriétaires suivant le plan de M. Harley.

Le produit des droits sur les vins, le vinaigre, le tabac, les marchandises venant des Indes Orientales, les étoffes de soye, les fanons de baleines, &c. fut affecté au payement de l'annuité. On destina le surplus de ces droits à composer un fonds qui devoit être fidelement employé

338 ETAT DU COMMERCE
au remboursement du Capital.

*A general
treatise of na-
trade and
Commerce.*

Ce système d'amortissement que le Parlement d'Angleterre entreprenoit d'introduire dans les finances , étoit un plan qu'il méditoit depuis quelques années. On en découvre les premières idées dans un Acte passé environ cinq ans auparavant (St. 4. ann.)

Conformément au pouvoir que la Reine venoit de recevoir de la Chambre des Communes , elle unit en une Compagnie les Propriétaires des dettes exigibles de l'Etat , & leur donna des Lettres Patentes qui leur attribuoient le droit exclusif de commercer sur les côtes Orientales de l'Amérique , depuis la rivière d'Orinoque dans la Province de Terre-Ferme jusqu'à la partie la plus Méridionale de la terre de feu : & de là dans toute la mer du Sud , jusqu'à la partie la plus Septentrionale du même Conti-

nent ; ainsi que dans toutes les Isles , Pays & places enfermés dans ces limites, qui étoient réputés appartenir à la Couronne d'Espagne ; & aussi dans tous les pays qui pourroient y être découverts , pourvû que ce ne fût pas à une distance de plus de 300 lieues du Continent de l'Amérique à l'Ouest. Le Brésil , la Colonie de Surinam & quelques-autres Contrées appartenantes à la Couronne de Portugal ou aux Etats Généraux furent exceptées.

Comme il s'agissoit de conquérir avant que de former des établissemens dans cette concession, le Parlement octroya à la Compagnie une somme annuelle de 8,000 l. ster. pour les frais de la régie : afin que , si les profits du Commerce n'étoient pas abondans , les annuitans n'eussent pas à se plaindre que les dépenses occasionnées par leur état de Com-

pagnie , diminuoiẽt le produit des 6. pour cent d'intérêt qui leur étoient alloués. Pour écarter toute inquiétude sur l'exactitude du payement des annuités , ainsi que de cette alloũance , il fut ordonné aux Officiers de l'Echiquier de remettre toutes les semaines au Caissier de la Compagnie l'argent que les droits assignés pour cet objet auroient apportés dans les coffres du Roi ; & aux Receveurs généraux des Doũanes, aux Commissaires de l'Excise, &c. de faire transporter à l'Echiquier, toutes les semaines aussi , le Mercredi (à moins que ce ne fut un jour de fête) ce qu'ils auroient reçu pour les mêmes droits. On astreignit les uns & les autres à en tenir un compte particulier : & ils ne pũrent négliger cette partie de leur commission , ou faire un autre usage de ces fonds , sans s'exposer à perdre leur emploi &

à être déclarés incapables d'occuper aucune place de confiance. Les Contrôleurs de la Douane & des autres Bureaux furent obligés de tenir régistres du produit journalier de ces droits & de les ouvrir, sans exiger aucun honoraire à tous les intéressés qui voudroient les examiner.

La clause qui limitoit la concession de la Compagnie aux Isles & aux pays qui pourroient être decouverts à la distance de 300 lieues à l'Ouest du Continent de l'Amérique, fut inserée en faveur de la Compagnie des Indes, qui l'avoit demandée, & à qui on vouloit conserver le Commerce des Manilles. C'étoit aussi dans la vûe de n'empiéter en aucune maniere sur ses droits, que par la Section LVII. de l'Acte qui portoit l'établissement de la Compagnie de la Mer du Sud, il n'étoit permis aux vaisseaux

*The history
and proceedings
of the
house of Com-
mons.*

de cette dernière d'aller dans cette mer, & d'en revenir, que par le détroit de Magellan, ou en doublant le Cap de Horn. Il leur étoit expressement défendu de s'écarter des côtes du Chili, Pérou, Mexique, Californie & autres au Nord de l'Amérique au-delà de 300 lieues; & même de faire négoce des Marchandises, soit naturelles, soit travaillées, venant des Indes Orientales, de la Perse, de la Chine, & généralement de tous les endroits situés dans la concession de la Compagnie des Indes Orientales.

En parlant du statut, en vertu duquel la Compagnie de la Mer du Sud fut établie, je ne crois pas devoir mentionner toutes les clauses & tous les articles qui y ont rapport. Le Chapitre de ce statut qui la regarde comprend plus de 60 Sections, dont la plus grande partie ne renferme que

des réglemens semblables à ceux de tous les corps politiques ou relatifs à des particularités indifférentes pour mes Lecteurs.

Il suffira de dire qu'outre les espérances de profit dont le Commerce de la Mer du Sud flattoit les Annuitans, le Parlement dans un statut leur laissa la liberté de distraire de leur Capital vingt shelins par cent livres sterlings, pour être appliqués à la pêche (voyez Partie Première, Chap. IV. pag. 105.) Le Bénéfice devoit être partagé entre eux. C'est en vertu de cette circonstance, que la Compagnie de la Mer du Sud est nommée dans les statuts : *Compagny of Merchants of great Brittain trading to the south-seas and other parts of America and for encouraging the fishery*, ce qui signifie : Compagnie des Négocians de la Grande-Bretagne pour le Commerce des Mers du Sud &

344 ETAT DU COMMERCE
des autres parties de l'Amérique;
& pour l'encouragement de la
pêche.

Le Dictionnaire de Commerce contient quelques-uns de ces détails, dont j'omets ici de parler. Voyez le Dict. de Comm. à l'Article *Compagnie Angloise du Sud*. En renvoyant à cet Article, je crois devoir avertir que j'ai été obligé de m'en écarter plus d'une fois. Je ne l'ai fait qu'en suivant des autorités qui m'ont paru avoir beaucoup de poids.

L'arrangement, auquel la Compagnie de la mer du Sud devoit sa naissance, offroit sans contredit des avantages à ceux qui étoient intéressés dans les dettes de l'Etat. Par-là ils avoient le Parlement pour garant de leurs créances : ils recevoient un intérêt très-fort en attendant le paiement de leur principal ; & ils pouvoient se promettre de grands bénéfices, tant

de la part qu'on leur permettoit de prendre à la pêche, que du Commerce qu'on leur donnoit le droit exclusif d'exercer dans les riches Contrées de l'Amérique, possédée par les Espagnols au long des côtes Orientales & Occidentales du Continent.

Ce projet éprouva cependant des contradictions. Les mal-intentionnés répandirent dans l'Angleterre qu'il n'y avoit aucune apparence de pouvoir s'établir dans l'Amérique Espagnole, ou qu'en supposant la possibilité d'une pareille entreprise, l'intention du Ministère étoit d'employer les fonds des Créanciers de l'Etat aux frais ruineux de cet établissement ; en un mot qu'on ne pouvoit douter que la Cour n'eût pour but de les tromper.

Ces bruits, quoique malreçus de la partie la plus sensée de la

346 ETAT DU COMMERCE

Nation , ont fondé les réflexions de plusieurs Ecrivains peu instruits , qui n'ont pas fait difficulté de dire : les uns , que la Compagnie de la Mer du Sud n'étoit devenue une Compagnie de Commerce que par accident ; les autres , que dans son origine elle n'étoit qu'un moyen de politique pour trouver un secours prompt & suffisant dans les pressans besoins de l'Angleterre.

*Memoires
of John Pul-
len Late Go-
vernour of the
Bermudes.*

Il paroît néanmoins que le Ministere avoit réellement l'intention de faire des efforts sérieux pour enlever aux Espagnols leurs meilleures possessions sur les côtes de la Mer du Sud ; & de pousser de ce côté-là le Commerce des Anglois. Le Comte d'Orford consulta là-dessus les Marins & les Marchands les plus experimentés , & leur demanda des mémoires à ce sujet pour se diriger. De ce que ce dessein s'accordoit avec la néces-

sité où se trouvoit la Nation Angloise de prendre des arrangements par rapport à ses dettes, on n'en doit pas conclure qu'il ne fût qu'une illusion. Il me semble plus convenable d'admirer l'habileté de l'Auteur du projet qui faisoit servir à la grandeur de l'Angleterre les circonstances mêmes, qui naturellement y apportent de l'obstacle.

On fait que la guerre pour la succession d'Espagne étoit allumée alors. Le Traité de la grande alliance abandonnoit aux Anglois la propriété de toutes les places, dont ils pourtoient s'emparer sur les Espagnols en Amérique. Les succès des Alliés durant le cours de cette guerre, donnoient lieu d'espérer que leur bonheur les accompagneroit dans le nouveau monde. Louis XIV. avoit mis à la vérité cette portion des domaines de son petit-fils en

*A true
account of the
design and ad-
vantages of
the south-sea
trade.*

348 ETAT DU COMMERCE

état de défense. Mais on comptoit que la jalousie des Espagnols à qui le voisinage des François dans la partie chérie de leurs possessions caufoit de l'ombrage, favoriseroit les tentatives qu'on formeroit de ce côté-là. Les forces maritimes de l'Angleterre plus puissantes que celles de ses ennemis, autorisoient sa confiance. Milord Bolingbroke, que sa place mettoit à portée de juger sainement de l'entreprise, paroît avoir été persuadé de la probabilité de sa réussite.

*Letters on
the and uae of
history by
Henry V.
john
viscount Bo-
lingbroke.*

Ce n'étoit pas une idée nouvelle dans la Grande Bretagne, que le projet d'enlever aux Espagnols le Commerce des mers du Sud, ou du moins de les partager avec eux. Il y avoit plus de quatre-vingt ans que l'on y avoit pensé. Dans un Comité de toute la Chambre Basse, durant la tenue d'un Parlement sous le re-

gne de Jacques I. (en 1624.) Sir Dudley Digs proposa de former une *Association* pour chasser les Espagnols des mines qu'ils possédoient dans les Indes Occidentales. La proposition fut reçue avec plaisir ; & Sir Benjamin Rudyerd , après avoir déclaré qu'il ne balanceroit pas à employer une partie de sa fortune dans cette entreprise, ajoûta que, si quelqu'un s'opposoit aux vûes que Sir Dudley avoit communiquées , il auroit de la peine à lui croire les sentimens d'un véritable Anglois : *If any, dit-il, shall speak against it with a mind to hinder and destroy it, I must entreat him to pardon me, if i do scarce think him to be a good English man.*

Charles II. essaya d'ouvrir les mers du Sud à ses Sujets. Il envoya le Capitaine John Narborough, qui fut depuis fait Chevalier, avec une escadre pour y

Collection
d'Harnis.

350 ETAT DU COMMERCE

Histoire na-
dale d'Angle-
terre.

commencer quelque Commer-
ce. On présenta le même projet
à Guillaume III. qui l'approuva.
Ce Prince voulut en réaliser
l'idée. Mais le plan suivant lequel
on y procéda, ayant été mal con-
çu, l'entreprise ne fut pas conti-
nuée.

En 1702, peu de tems après
l'avenement de la Reine Anne
au trône de la Grande Breta-
gne, on rémit la même proposi-
tion sur le tapis, & l'on prit l'af-
faire tellement à cœur, que la
Chambre des Pairs l'ayant agréée,
ne jugea pas à propos d'en recu-
ler plus loin l'exécution. Elle pas-
sa un Bill dans cette vûe intitulé:
*Acte pour pousser la guerre avec
plus de vigueur, tant par mer que
par terre dans les Indes Occidenta-
les.* La Chambre des Communes,
après l'avoir lû deux fois, de-
voit le discuter de nouveau
dans un grand Comité. Sur ces

entrefaites , le Parlement vint à être prorogé. Cette occurence l'empêcha de prendre un parti sur cet objet.

La Cour cependant ne le perdit pas de vûe. Elle se détermina à tenter une expédition aux Indes Occidentales de concert avec les Hollandois ; & d'envoyer des troupes sous le Commandement du Comte de Peterborough , Général aussi heureux qu'entreprenant, à qui à cette occasion la Reine conféra le Gouvernement de la Jamaïque & le titre de Capitaine général & Amiral d'Angleterre dans les Indes Occidentales. Les Hollandois, fidèles à leurs engagemens envoyèrent au printems de 1703 , une escadre montée de 1,800 hommes , qui débarquerent à Portsmouth. Rien ne paroissoit devoir arrêter leur départ , lorsqu'à la veille de lever l'ancre , ils apprirent que la Cour avoit chan-

The British Empire in America,

gé de résolution, soit à cause des mécontentemens du Comte, qui se démit du commandement, ou pour d'autres raisons. Depuis il ne fut plus question de ce dessein jusqu'au nouveau plan qui en fut offert en 1710.

On voit par l'exposé que je vient de faire, que les Anglois n'ont jamais cessé d'envier aux Espagnols les riches Contrées où ils sont établis dans le nouveau monde; & que bien loin que le projet de commercer dans cette Partie de l'Amérique ne fut qu'un leurre spécieux, c'étoit au contraire un objet vers lequel la Nation tendoit depuis un assez grand nombre d'années.

Il n'est pas étonnant que les idées flatteuses qu'on avoit prises là dessus n'aient pas été remplies. Le court intervalle de tems qui s'écoula depuis la formation de la Compagnie jusqu'en 1713,

que la paix fut conclue à Utrecht, ne permit pas de commencer une entreprise , qui demandoit de grands préparatifs avant que d'être entamée tout de bon. L'Empereur Joseph étant venu à mourir sur ces entrefaites , cet événement imprevû fit changer de système à l'Europe , & étouffa en même tems les esperances des Intéressés dans le Commerce de la mer du Sud. Il porta les Puissances belligérantes à des dispositions pacifiques. De-là vint qu'avant le Traité de paix , que l'on sentoit devoir bientôt se conclure, mais dont on ignoroit quels seroient les préliminaires , les actions de la Compagnie baissèrent considérablement.

Si la mort de l'Empereur n'eût arrêté les armes des Alliés au milieu du cours de leur prospérité , quelques efforts qu'eussent pû faire les François & les Espagnols

354 ETAT DU COMMERCE
 joints ensemble pour la défense
 des possessions de ces derniers en
 Amérique , il leur eût été bien
 difficile d'empêcher les Anglois
 d'y prendre pied. Si jamais ils
 s'y fussent établis solidement. On
 peut juger du bénéfice immense,
 que les Actionnaires de la Com-
 pagnie en auroient sù retirer , par
 celui que leur a valu le seul Trai-
 té de l'*Assiente*. Ce Traité ce-
 pendant , malgré les occasions
 de contrebande qu'il leur four-
 nissoit , ne les mettoit pas à
 beaucoup près aussi à portée d'en-
 vahir tout le Commerce des In-
 des Espagnoles , qu'ils l'auroient
 été après s'être rendus maîtres de
 quelques places sur les côtes de
 la mer du Sud.

Je me suis arrêté assez long-
 tems pour démontrer que le pro-
 jet d'un Commerce dans cette
 mer , n'étoit pas une idée chimé-
 rique , à l'aide de laquelle on a
 voulu en imposer au public. La

possibilité de son exécution & les attraites qui y portoient, fussient, ce me semble, pour en juger autrement. Les politiques qui prétendent que les loix de la probité ne lient que les particuliers entr'eux : & que l'on peut s'écarter de ces loix sans scrupule, quand on traite avec une Nation entiere, n'ont que trop d'exemples réels pour autoriser leur mauvaise foi ordinaire, sans leur en fournir de supposés.

Malgré les insinuations des ennemis du Ministre & les contradictions de certains esprits toujours opposés aux vûes les plus raisonnables, la Nation Angloise toute susceptible qu'elle est d'impressions défavantageuses au gouvernement, ne prêta point l'oreille aux discours superficiels des mal intentionnés. Loin de douter de la sincerité de la Cour, elle reconnut la solidité de l'arrange-

356 ETAT DU COMMERCE

*Diction. de
Commerce.*

*A true ac-
count of the
design and
advantages
of the south-
sea trade.*

ment qui avoit été pris. La Reine ayant nommé des Commissaires pour recevoir les souscriptions, la presse devint d'abord si grande qu'en moins de huit jours il fut souscrit pour deux millions & demi sterlings d'effets déclarés par l'Acte. Trois semaines après on en comptoit près de quatre millions; outre deux autres millions qui n'avoient différé d'être souscrits que parce qu'il falloit auparavant régler les comptes de divers bureaux. Le retard des trois autres millions & demi qui restoit pour compléter la somme venoit en grande partie de l'éloignement où se trouvoient les Propriétaires. La plupart vivant hors de la Grande Bretagne, & n'ayant pas eû le tems dans cet intervalle d'envoyer des ordres à leurs correspondans.

Le Comte d'Orford qui avoit

imaginé le projet , fut nommé par la Reine Gouverneur de la Compagnie. La souscription ne fut pas seulement ouverte pour la Nation Angloise , les Etrangers pûrent y prendre part. Les François mêmes , quoiqu'en guerre avec l'Angleterre, ne s'en virent pas exclus. Je rapporterai à ce sujet une lettre insérée dans le Dictionnaire de Commerce à la suite d'un mémoire sur la Compagnie de la mer du Sud. Elle est de la même main que le mémoire , & confirme l'opinion que j'ai taché d'établir touchant l'érection de cette Compagnie. L'Auteur Anglois l'écrit à un François son correspondant.

« Voilà , dit-il , Monsieur ;
 « tout le détail que je puis vous
 « donner de cette affaire (l'éta-
 « blissement de la Compagnie de
 « la Mer du Sud) & c'est l'abregé
 « de l'Acte du Parlement & de

358 ETAT DU COMMERCE

ce qui s'en est suivi. Elle me paroît très-avantageuse, & si vous y voulez prendre intérêt, vous le pouvez faire sous votre nom quoique François, ou sous tel autre nom que vous trouverez à propos avec une entière liberté d'en disposer quand vous le jugerez à propos.

Vous pouvez présentement y entrer à un très-bas prix. Car pour soixante & quinze livres sterlings, vous pourrez avoir une action de cent livres, dont vous retirerez régulièrement six livres d'intérêt par an; & pour ce que vous serez obligé de payer pour le commerce, qui ne sauroit aller à ce que vous retirerez d'intérêts, vous aurez votre part de ce qui reviendra dudit Commerce, & quand ce Commerce ne réussiroit pas, & que cette Compagnie seroit obligée de l'aban-

„ donner, soit par la difficulté de
 „ former des établissemens, soit
 „ par une prompte paix, qui ré-
 „ gleroit sans doute les préten-
 „ tions sur toute la Monarchie
 „ Espagnole, l'Etat ne laisseroit
 „ pas de payer toujours les inté-
 „ rêts à six pour cent de toutes
 „ les sommes jusqu'au rembour-
 „ sement du Capital que le Parle-
 „ ment s'est réservé ».

Les Propriétaires des dettes
 publiques ne perdoient alors
 vingt-cinq pour cent sur leurs ef-
 fets, que parce qu'ils n'avoient
 pas eu encore le tems de monter
 au pair. Avant la publication du
 projet pour la formation de la
 Compagnie du Sud, ils perdoient
 quarante & cinquante pour cent.
 Le partage & la nature de ces
 papiers mettoient des obstacles
 à une hausse plus prompte. Les
 uns ne formoient que de petits
 objets, les autres appartennoient en

*Les Mer-
 catoria or the
 Merchants
 Compagnies*

360 ELAT DU COMMERCE
même temps à differens particu-
liers. Ces circonstances empê-
choient les possesseurs qui avoient
besoin d'argent comptant de trou-
ver à s'en défaire aisément.

*Au Abridg-
ment of the
publick statu-
ses.*

Enfin on étoit si véritablement
résolu en Angleterre de s'établir
dans les Indes Espagnoles, que
dans l'année qui suivit l'érection de
la Compagnie, elle demanda qu'il
fût stipulé dans un acte public par
une clause expresse que son privi-
lege exclusif pour le commerce
de ces contrées, subsisteroit même
après que le Parlement auroit ra-
chetté l'annuité qu'il lui avoit ac-
cordée.

Etat exact des sommes qui
composeroient le capital de la
Compagnie de la Mer du Sud.

DEPENSES

D'ANGLETERRE. 361

DEPENSES de la Marine.

PRINCIPAL & Intérêts.

	l. st.	sh.	d.
Premiere & seconde souscription	939,645..	13...	3
Troisieme souscription.	825,265..	13...	5
Quatrieme souscription.	79,232...	4...	6
Cinquieme souscription.	20,337..	19..	

BILLETS DES VIVRES.

Premiere & seconde souscription.	970,554...	4..	11
Troisieme souscription.	909,505...	8..	10
Quatrieme souscription.	35,513..	15..	2
Cinquieme souscription.	11,054...	7...	4

FRAIS DE TRANSPORT. (a)

Premiere & seconde souscription.	209,293...	9...	3
Troisieme souscription.	270,116..	13	
Quatrieme souscription.	15,731...	6...	7
Cinquieme souscription.	1,719.....	5	

ORDONNANCES.

Premiere & seconde souscription.	69,381..	19...	1
Troisieme souscription.	115,071..	16..	9
Quatrieme souscription.	45518..	16..	11
Cinquieme souscription.	396..	12..	10

(a) Ces dettes portoient le nom de l'objet pour lequel elles avoient été contractées. Les dépenses de la Marine. les billets des Vivres signifioient les sommes dues à ceux qui avoient fait des fournitures pour les vivres & pour la Marine. Les frais de transport formoient les créances de ceux qui avoient entrepris de transporter d'Angleterre sur le Continent les choses nécessaires pour l'armée de terre. Les autres parties n'ont pas besoin d'explication.

TAILLES

PRINCIPAL

sur tous les fonds.

& intérêts.

	l. st. sh. d.
Première & seconde souscription.	1,041,773.....9
Troisième souscription.	61,982...8
Quatrième souscription.	3,252...10..3

TAILLES SUR LE CHARBON DE
TERRE.

Première & seconde souscription.	602...11..1
Troisième souscription.	8,884...8...
Quatrième souscription.	3,252...10..3

DEBENTURES POUR LES DEPEN-
SES DE L'ARME'E DE TERRE
ET LES TRANSPORTS.

Première & seconde souscription.	463,604...9.8
Quatrième souscription.	620,751...9.10

DEPENSES PUBLIQUES.

Troisième souscription.	375,600...7.2
Quatrième souscription.	1,424,399...12.10
Cinquième souscription.	571,402...7..1

POUR L'ELECTEUR D'HANOVRE.

Quatrième souscription.	9,375...0..7
-------------------------	--------------

liv. st. sh. d.

9,177,967...15..4

N. B. Le reste des dettes Publiques demeure
sans être souscrit.

Les approches de la paix en 1713. donnerent lieu à des craintes qui firent baisser les annuités du Sud de 25 à 30 pour cent. Mais l'*Assiente* qui passa entre les mains de la Compagnie par un article du traité de paix signé à Utrecht, releva ses espérances. Le grand nombre de Negres qu'elle se proposoit d'introduire dans les Indes Espagnoles, & sur-tout le vaisseau de 500 tonneaux chargé de marchandises, qu'une des clauses de ce contrat lui permettoit d'envoyer tous les ans au temps des foires en Amérique, rétablit entièrement son crédit.

Bientôt ses actions monterent plus haut que celles d'aucune compagnie Angloise. Le Roi Georges I. qui parvint au trône de la grande-Bretagne sur la fin de 1714, ne dédaigna pas de prendre pour 10,000 l. st. d'ac-

364 ETAT DU COMMERCE

tions de cette compagnie, & d'agréer la priere qu'elle lui fit au mois de Février 1718, d'être son Gouverneur.

*Traité de
de l'Assiente,*

Le contrat de l'Assiente fait avec les Anglois renfermoit des conditions plus avantageuses pour eux, que celles qu'avoient obtenu les Assientistes François, qui avoient tenu cette même ferme durant le cours de la guerre pour la succession d'Espagne. La compagnie Angloise fut comme eux obligée de payer 33. piastras $\frac{1}{3}$ au Roi d'Espagne (pour tous droits, y compris ceux d'Alcavala, Size, Union d'armes, Boqueron) par chaque Negre, piece d'inde, qu'elle introduiroit dans les domaines de ce Monarque en Amérique. Elle fut aussi tenue d'en fournir 4,800 pieces d'inde chaque année pendant la durée de son bail, qui étoit de 30 ans. On exigea de plus, qu'elle avançât à

sa Majesté Catholique une somme de 200,000 piaſtres sur les droits qui lui seroient dûs en vertu de ce contrat ; & qu'elle remit en la cour de Madrid, tant cette avance que les droits de l'introduction, de six mois en six mois, par moitié.

Il est vrai qu'en considération de l'avance & de la remise à Madrid, elle ne devoit aussi payer les droits que pour 4,000 Negres des 4,800 qu'elle s'obligeoit de fournir chaque année. Le Roi d'Espagne en exempta les huit cens restans. Si après avoir vendu ce nombre de 4,800. elle en introduisoit davantage, les Commis du Roi d'Espagne ne pouvoient exiger pour cet excédent, que la moitié des droits pendant les vingt-cinq premières années. Je dis durant les vingt-cinq premières années ; car dans les cinq dernières il ne lui étoit pas permis

A Letter from a West-india Merchant to a Gentleman at Tumbridge.

366 ETAT DU COMMERCE
de porter dans les Indes Espagnoles un plus grand nombre de Negres que le contrat ne spécifioit.

Ces dernieres clauses, quoique favorables , satisfaisoient bien moins la Compagnie, que celle qui l'autorisoit à envoyer dans les ports de la mer du Nord , appartenans aux Espagnols, un vaisseau de cinq cens tonneaux chargé de marchandises , non-obstant que ces marchandises ne pussent être vendues qu'en temps de foire ; & que si elles arrivoient dans les ports avant l'ouverture des foires, il fallût les déposer, en attendant, dans des magasins fermés à deux ferrures : la clef d'une desquelles restoit entre les mains des Officiers Royaux, & celle de l'autre, entre les mains des Facteurs de la Compagnie.

C'étoit en vertu de cet article & de quelques autres dispositions

du traité, que la Compagnie se promettoit de faire les plus grands gains dans ce commerce. Les précautions que les Espagnols avoient prises pour prévenir la contrebande lui paroissoient beaucoup moins propres à l'arrêter, que les concessions qui lui avoient été faites n'offroient d'ouvertures pour l'entreprendre avec sûreté.

En effet la permission que lui accordoit l'article 34^e. d'envoyer d'Europe dans les Indes, des habits, médicamens, provisions, agrêts, apparaulx, par des bâtimens de 150 tonneaux, pour l'entretien de ses Negres, de ses Commis, Facteurs, &c. de même que pour l'armement de ses vaisseaux, & la liberté de céder ces marchandises aux vaisseaux Espagnols qui en auroient besoin pour leur retour; le droit que lui donnoient

les articles 23 & 25 , de transporter ses Negres de port en port , de vendre les provisions de bouche superflues que ses vaisseaux auroient apportées de Guinée , lorsqu'elles seroient en danger d'être gâtées ; enfin la disposition des articles qui l'autorisoient à avoir dans chaque port jusqu'à six Commis Anglois , à bâtir des maisons (de bois à la vérité) le long de la riviere de la Plata , qui traverse tout le Paraguay , & à prendre à ferme des terres dans le voisinage de leurs Comptoirs , qu'elle étoit libre de faire cultiver par des Negres & par des Naturels du pays ; ces différens privilèges , dis-je , la mettoient à portée de s'emparer , pour ainsi dire , de tout le commerce des Espagnols dans les pays dont la mer du Nord baigne les côtes , & d'une bonne partie de celui du Chili par le moyen de Buenos-aires : tant par les pré-

textes sans nombre dont elle pouvoit couvrir ses fraudes , que par les intelligences qu'elle se trouvoit en état de pratiquer parmi les habitans , & le secret qu'elle a toujours eu de gagner les Gouverneurs & les préposés avec de l'argent.

Du côté de la mer du Sud elle n'avoit pas moins de facilité. On lui avoit laissé la liberté de fretter à Panama , & dans d'autres ports de cette mer , des bâtimens de 400. tonneaux pour transporter ses Negres dans tous les ports du Pérou , de les équiper à sa volonté , d'en nommer les Officiers , & de rapporter le produit de leur vente au port de Panama en denrées du pays , comme réaux , barres d'argent , plaques d'or , &c. exemptes de tout droit d'entrée & de sortie. Pour l'armement de ces bâtimens , elle pouvoit faire venir d'Europe à Porto-bello , &

de cette ville à Panama, tous les cordages, voiles, fers, &c. qui lui étoient nécessaires, en sorte que par cette disposition du traité de l'Assiente, l'Angleterre jouissoit en quelque sorte des avantages que les Ecoffois avoient cherché à se procurer sur la fin du siècle précédent, en entreprenant de s'établir sur les bords de la riviere de Darien.

Ce traité, dont les articles avoient été remis à la Cour d'Espagne par M. Emanuel Manafès Gilligam Député de la Reine d'Angleterre, fut accepté par sa Majesté Catholique le 12 du mois de Mars 1713. & le 26 du même mois elle le signa avec Mylord Lexington, Ministre de la Reine à la Cour d'Espagne. Il devoit commencer au premier Mai 1713 pour finir au même jour de l'année 1743. Mais des contestations s'étant élevées au sujet de quel-

ques explications dont certains articles avoient besoin, le traité n'eut son plein & entier effet qu'après le 26 Mai 1716, temps auquel les interprétations que demandoit la Compagnie furent données. Elles produisirent en quelque maniere un nouveau traité, qui fut signé par le Marquis de Bedemar pour le Roi d'Espagne, & par M. Georges Bubbayan pour le Roi de la Grande-Bretagne.

Ces explications fixerent le temps de la tenue des foires au Pérou & sur les côtes de la mer du Nord, qui auparavant étoit incertain. La Cour d'Espagne déclara que les foires s'y tiendroient régulièrement chaque année; & comme le vaisseau marchand de la Compagnie, qu'on pourroit en quelque façon appeller un vaisseau de regître, ne devoit mettre ses marchandises

ses en vente, que concurremment avec les Gallions & la Flotte, lorsqu'on les attendoit en Amérique, le Ministère Espagnol s'obligea à donner avis en Angleterre du temps précis auquel ils partiroient, & permit à la Compagnie, en cas que les Gallions ni la Flotte ne missent pas à la voile dans le mois de Juin, de faire partir ses vaisseaux, & de débiter ses marchandises, après les avoir attendus quatre mois. Il permit aussi aux vaisseaux Négriers, qui iroient à Buenos-aires, d'y déposer pour le temps qu'ils seroient dans le port de cette ville, les marchandises qui leur seroient restées de leur traite en Guinée. Car à l'égard de ceux qui transportoient des Negres à Carthagène, à Porto-bello, à la Vera-cruz, à Puerto-ricco, à St. Domingue, &c. ils n'obtinent point la même grace, comme le dési-

roit la Compagnie ; à cause que les Anglois ont des isles au vent de tous ces lieux , où les vaisseaux pouvoient en passant débarquer ces marchandises. Cette commodité manquoit aux Navires frettés pour Buenos-aires.

Durant le temps que l'on avoit été à regler ces nouvelles dispositions , la Compagnie n'avoit pas envoyé son vaisseau de 500. tonneaux. Pour la dédommager il fut stipulé , que le traité ne seroit censé avoir commencé qu'en 1714. que par conséquent elle ne payeroit point de droits pour les Negres qu'elle avoit introduits en Amérique dans le cours de l'année 1713 & que les 1,500. tonneaux de marchandises, dont elle n'avoit pas profité pendant les trois années qu'avoient duré les contestations , seroient répartis en dix portions annuelles , à commencer de l'année 1717, & finis-

374 ETAT DU COMMERCE

tant en 1727; en sorte que le vaisseau accordé par le traité de 1713, au lieu de 500 tonneaux, devoit être de 650 par chacune de ces dix années.

Outre tant de facilité qu'avoit la Compagnie de la mer du Sud pour multiplier son commerce, on lui avoit encore accordé, pour une fois seulement, pendant les 30. années de son bail, de même qu'aux Assientistes François, le droit d'envoyer aux isles Canaries un vaisseau du poids de 300. tonneaux, pour y charger des fruits & y prendre son registre pour l'Amérique.

L'Espagne ne tarda point à s'apercevoir des suites pernicieuses des engagemens qu'elle avoit contractés avec la Compagnie Angloise. Ses Facteurs firent une contrebande prodigieuse avec les sujets de ce Royaume en Amérique. Leurs Magasins toujours remplis, quoique vuidés, pour

ainsi dire chaque jour , fournis-
soient presque tout ce qui se dé-
bitoit de marchandises dans les
Indes. Les présens par lesquels
la Compagnie mit dans ses inté-
rêts les Officiers Espagnols , pré-
posés pour veiller sur la conduite
de ceux qu'elle employoit ; les
habitudes qu'elle se pratiqua dans
le pays , écarterent d'abord les
obstacles & les risques , qui par
les arrangemens de la Cour d'Es-
pagne , devoient accompagner
ces fraudes.

Tandis qu'on murmuroit en Es-
pagne , les affaires de la Comp-
agnie de la mer du Sud prospé-
roient en Angleterre. Ses actions
haussèrent considérablement. On
fit assez de fonds sur ses succès ,
pour que dans la première année
du regne de George I, l'Etat man-
quant de fonds pour payer l'an-
nuité de la Compagnie , le Par-
lement ne fit pas difficulté de
lui demander une somme de

376 ETAT DU COMMERCE

St. 1. Geo. I.

822,032 l. st. 4. sh. 8. d. sur laquelle les arrérages des premiers six mois de 1715. qui lui étoient dûs, & ceux de l'autre partie de la même année, furent levés. Cette somme accrut le capital de la Compagnie, qui en vertu de cette augmentation, monta à 10,000,000. l. st.

St. 1. Geo. I.

Cette addition de fonds acquit aux intéressés une annuité de 600,000. l. st. au lieu de celle qu'ils avoient auparavant, outre l'allocation de 8,000 livres sterling par an, précédemment accordée, pour les frais de leur régie. La baisse générale de l'intérêt dans la grande-Bretagne, permit environ trois ans après, de réduire à 5. pour cent celui qu'on leur payoit sur le pied de 6. La Compagnie se prêta de bonne grace à cette réduction. Bien loin qu'on l'eût mécontentée par là, elle consentit à fournir à l'E.

chiquier, au même taux, une nouvelle somme de deux millions sterlings en différens temps, pour laquelle on lui permit d'ouvrir une Soufcription, ou de faire un appel sur ses Membres, c'est-à-dire de leur demander de l'argent à proportion de leur intérêt dans le fonds de la Compagnie. On lui laissa par le même acte la liberté de réunir ce nouveau prêt à son capital. Dans ce cas-là, les Actionnaires devoient avoir le droit d'en disposer de la même manière, dont les actes du Parlement les autorisoient à disposer de leur premier fonds.

*A general
treatise of na-
val trade and
Commerce.*

Il fut stipulé en même temps, que le Parlement ne pourroit rembourser en entier le capital dû à la Compagnie avant le 24 Juin 1724. mais que si après le 24 Juin 1720 le Parlement lui faisoit payer une somme, au moins d'un

378 ETAT DU COMMERCE
million sterling à la fois , l'annuité diminueroit en proportion de cette somme.

Dict. de Com. Ce fut vers ce temps-là , que George I. prit pour 10,000 l. st. des actions de la mer du Sud , & agréa la priere que la Compagnie lui fit d'être son Gouverneur. Les affaires des intéressés prenoient une face si avantageuse , qu'ils envoyèrent à peu près dans la même année des présens considérables au Gouverneur & aux autres Commandans de Buenos-aires , où elle pouvoit transporter tous les ans jusqu'à 1,200. Nègres pieces d'inde.

St. J. Geo. I. En 1719 , on permit encore à la Compagnie d'accroître son principal en admettant les Propriétaires des annuités accordées pour 32 ans aux billets tant gagnans que perdans d'une loterie établie par la Reine Anne

(St. 8), à céder leur droit à ces annuités pour avoir part dans le capital de la Compagnie. On évalua le fond qu'ils seroient censés apporter par là dans ce capital comme si les rentes qu'ils abandonnoient, étoient le produit d'une somme constituée au denier onze & demi. L'Etat devoit quelques arrerages de ces annuités: la Compagnie fut également autorisée à les recevoir en souscription. D'un autre côté on exigea qu'elle fournît à l'Echiquier en trois payemens une somme de 778,750 liv. st., si toutes les annuités & les arrérages qui en étoient dûs, venoient à être souscrits: Car autrement on ne lui demandoit qu'une somme proportionnée à celle de la souscription. L'alloüance accordée pour les frais de Régie devoit être de même augmentée sui-

380 ETAT DU COMMERCE

*An Abridg-
ment of the
publick statu-
tes.*

vant l'augmentation du capital,
ainsi que l'annuité sur le pied
de 5 pour cent. La Compagnie
ouvrit ses livres : il y eut pour
87,342 liv. st. 4 sh. 5. den. d'an-
nuités de souscriptes.



CHAPITRE XII.

*Continuation du précédent, Origine
du système du Sud. Liste des Bu-
bles, Chûte du système du Sud.*

L'ARRANGEMENT dont j'ai *Origine du*
rendu compte à la fin du *système du*
Chapitre précédent, n'étoit pas *Sud.*
encore entièrement exécuté ,
lorsque l'on en proposa un
nouveau à la Compagnie. La
Nation Angloise désiroit de se
libérer de ses dettes , qui , mal-
gré les efforts qu'elle faisoit pour
les acquitter , grossissoient tous
les jours. Elle craignoit qu'à la
fin leur excès ne parvînt à un
degré trop grand pour qu'il fût
au pouvoir du Parlement d'y sa-
tisfaire.

Outre ce qui étoit dû à la Com-

382 ETAT DU COMMERCE

pagnie de la Mer du Sud , à celle des Indes Orientales & à la Banque , l'Etat étoit encore chargé de 11,795,466. l. ft. 5. sh. 6. d. $\frac{3}{4}$. de dettes rachetables à 5 pour cent ; de 4,128,752. l. ft. 7. sh. 4. d. d'autres dettes aussi rachetables à 4. pour cent ; de 13,354,108. l. ft. 1. sh. 8. d. d'annuités payables pendant 89, 96, 99 ans estimées au denier 20. non rachetables ; de 569,385 l. ft. 12. sh. pour ce qui restoit des billets de la loterie de 1710, qui n'avoient pas été souscrits formant une rente de 40,670. l. ft. 8. sh. évaluée au denier 14. non rachetables. De 1,134,000. l. ft. fonds des annuités communément appelées les 9 pour cent, rapportant 81,000 l. ft. par an évaluées aussi sur le pied du denier 14. non rachetables.

ETAT des dettes de la Nation en 1719 indépendamment de ce

D'ANGLETERRE. 383

qui étoit dû à la Compagnie de
la Mer du Sud, à la Compagnie
des Indes Orientales, à la Com-
pagnie de la Banque.

DETTES RACHETABLES.

liv. st. sh. d.

à 5 p. $\frac{0}{100}$. 11,795,466..5..6.. $\frac{3}{4}$

liv. st. sh. d.

15,924,218..12..10.. $\frac{3}{4}$

à 4 p. $\frac{0}{100}$. 4,128,752

DETTES NON RACHETABLES.

Annuités pour

89, 96, &

99 ans esti-

més au de-

nier 20.

13,354,108..1..8

Restant des

billets de la

Loterie de

1710, éva-

luées au de-

nier 14.

569,385..12

Les 9 pour

cent évaluées

de même au de-

nier 14.

1,134,000..

Total des dettes tant rache-
tables que non rachetables.

liv. st. sh. d.

30,981,712..6..6.. $\frac{3}{4}$

N. B. Le Parlement trouva que les dettes de la Nation montoient à 31,664,554. l. st. 18. sh.

An abridgement of the publick statutes.

1. d. $\frac{1}{4}$. (voyez statut. 6. Geor. I.)

On a suivi pour cet état un autre calcul à cause qu'il est conforme à celui de ces dettes qui sert de base au projet formé pour leur rachat dont il sera parlé plus bas.

Le principal obstacle à la liquidation de ces dettes venoit de celles que la nature de leur constitution empêchoit de racheter. Les annuités que l'Etat payoit pour elles consommoient les revenus, & tarissoient les ressources. Entre les projets que l'on forma pour détruire ce mal intestin qui minoit les forces de la Nation, on en montra un au Comte de Stanhope qui lui parut mériter quelque attention. Il y fit des changemens, & en parla à M. Aislabye alors Chancelier de

va
n-
h.
(.)
u-
n-
ui
ur
us
-
c
r
-
c
n
a
a
e
y
.
.
.

8
n
l
o
d

de l'Echiquier. Celui-ci ayant désiré le voir on le lui communiqua. Comme c'est l'exécution de ce projet, remise au soin de la Compagnie de la mer du Sud, qui a donné lieu au célèbre Agiotage qui causa tant de trouble en Angleterre en 1720, j'ai pensé que le lecteur ne désapprouveroit pas que j'entrasse dans quelque détail sur ce qui concerne cette fameuse affaire. Je commence par donner ici le mémoire qui fut montré à Monsieur Aislaby à ce sujet.

A true Statement of the South Sea Scheme.

M E M O I R E pour procurer à l'Etat une somme de 3,500.000. l. st. & racheter les capitaux dûs à la Banque, &c.

On peut proposer à la Compagnie de la mer du Sud, de donner à l'Etat 3,500,000 l. st. pour les avantages suivans.

1^o. On l'autorisera à prendre dans son fonds toutes les dettes de

386 ETAT DU COMMERCE

l'Etat rachetables, tant celles à 4 l. pour cent que celles à 5 l. pour cent, & même le capital de la Compagnie des Indes Orientales, soit en achetant toutes ces dettes, soit en ouvrant une souscription où elles soient reçues pour comptant.

On l'autorisera pareillement à prendre dans son fonds toutes les annuités de 89, 96 & 99 ans, & le restant des billets de la lotterie de 1710, ainsi que les 9 pour cent, soit en achetant ces effets, soit en ouvrant une souscription où ils soient reçus pour comptant, soit de toute autre maniere, par laquelle le consentement des propriétaires ne sera pas forcé.

2°. Il sera ajouté cent livres au capital de la Compagnie pour chaque cent livres des dettes rachetables qu'elle acquerra, & elle recevra la même annuité qui est payée pour elles.

3°. Si la Compagnie des Indes

Orientales confond son capital dans celui de la Compagnie du Sud, cette dernière pourra en ajouter le montant à son capital, & elle aura dans ce cas-là l'annuité dont jouit la Compagnie des Indes Orientales.

4°. A l'égard des longues annuités, c'est-à-dire celles de 89, 96 & 99 ans pour chaque annuité de 5 livres sterlings qui sera souscrite, la Compagnie aura une semblable annuité de 5. l. st. & il sera ajouté 100. l. st. à son fonds. Ces 5. l. st. de rente étant évaluées sur le pied du denier 20.

5°. Pour le restant des billets de la loterie de 1710, on les estime sur le pied du denier onze. Chaque annuité de cette espece de 5. l. sterlings étant souscrite, vaudra à la Compagnie une annuité moindre de moitié, & une addition de 55. l. st. à son fonds.

6°. Il sera accordé à la Com-

388 ETAT DU COMMERCE

Compagnie pour les frais de sa régie ; une alloüance aussi forte que ce qu'il en coûte à l'Etat pour la régie actuelle du payement des annuités qui seront souscrites.

Ces annuités qui seront dûes à la Compagnie pour l'augmentation de son fonds, seront rachetables dans les mêmes termes que son fonds actuel, & subiront une réduction à 4. pour cent, à la fête de S. Jean-Baptiste 1727.

7°. L'alloüance accordée pour les frais de régie, continuera d'être payée jusqu'à ce que le principal soit racheté.

8°. Les annuités qui seront dûes à la Compagnie pour l'addition de son capital lui seront payées toutes les semaines, de la même maniere qu'elle reçoit celle dont elle jouit ; & si plus de la moitié des dettes est souscrite, elle recevra chaque semaine tout le produit des droits affectés pour le paye-

ment des annuités accordées à ces dettes, (jusqu'à la concurrence du quart du total des annuités, dans un espace de trois mois,) & elle repartira aux annuitans qui n'auront pas souscrit l'intérêt qui leur reviendra, en se conformant aux temps auxquels ils sont payés ordinairement.

9°. On pourra accorder à la Compagnie, le commerce exclusif des côtes de l'Afrique, en donnant une indemnité à la Compagnie Royale.

N. B. Si toutes les annuités ne sont pas souscrites, au lieu de 3,500,000 l. st. que la Compagnie doit payer à l'Etat, par l'article 1, elle ne payera qu'une somme proportionnelle à la souscription.

J'obtiens quelques réflexions qu'on lit à la suite de ce mémoire, qui ne tendent qu'à montrer les différens avantages que la Grande-Bretagne pouvoit en retirer.

390 ETAT DU COMMERCE

M. Aislabie ne balança point à approuver ce projet : Il fit même entendre qu'au commerce exclusif sur les côtes d'Afrique, on pourroit joindre la concession de la nouvelle Ecosse, & de la moitié de l'Isle S. Christophle, que les François avoient cédées à l'Angleterre par le traité d'Utrecht, & dont le Gouvernement n'avoit pas encore disposé.

*A trois flacons
de south-sea
silver.*

L'exécution de cette idée avoit des obstacles. Le capital de la Compagnie de la mer du Sud, n'étoit alors que de 11,746,000. l. st. (a) Le total des annuités & des dettes qu'il étoit question d'y ajouter, montoit à 30,981,000. l. st. Entreprendre de faire souscrire à la fois une somme si considérable,

(a) Dans la plupart de ces calculs, on n'a posé que des sommes rondes pour plus de facilité. La précision n'auroit contribué en rien au développement du projet dont il est question. Le capital de la mer du Sud étoit alors exactement de 11,746,844. l. st. 8. sh. 10. d.

& composée de parties si différentes, c'étoit tenter une chose impraticable. L'Auteur du projet qui avoit senti la difficulté, y avoit pourvû par un plan d'opérations qu'il avoit joint à son mémoire. C'étoit de partager la souscription entiere en quatre temps peu éloignés les uns des autres, & de les recevoir à des prix différens suivant les temps où elles auroient été présentées : en sorte que celles dont les propriétaires seroient venus les derniers auroient perdu quelque chose de plus que celles qui auroient été souscrites les premières. Il devoit naturellement arriver de-là, que les propriétaires s'empresseroient d'apporter leurs annuités, dans la crainte qu'en retardant ils ne pussent le faire qu'avec moins d'avantage. Dans cette vuë voici comme il avoit pensé qu'il falloit publier la souscription.

PREMIERE SOUSCRIPTION.

6,500,000 l. st. { Le capital de la
Compagnie es- } 130 p.
timé à

DEUXIEME SOUSCRIPTION.

7,000,000.	{	Le capital de la	{	401
		Compagnie esti-		
		mé à		

TROISIEME SOUSCRIPTION.

7,100,000. { Le capital de la }
Compagnie esti- } 150
mé à }

QUATRIEME SOUSCRIPTION

9,981,000	} Le capital de la Compagnie esti- mé à	} 160

Quoique pour lors les actions de la Compagnie ne valussent que 116 ou 118 pour cent, comme il n'étoit pas douteux qu'elles ne montassent considérablement, si le Parlement approuvoit le projet, l'Auteur n'avoit pas fait difficulté

de
co
av

fe
pa
ge

67

7.8

7.9

9.9

—
30.

—

D'ANGLETERRE. 393

de les hauffer au-delà de leur prix
courant, dans les proportions qu'il
avoit observées.

Le tableau suivant montre l'ef-
fet qui auroit résulté pour la Com-
pagnie de l'exécution de ce pro-
jet.

PREMIERE SOUSCRIPTION.

6,500,000. l. st. acquierent dans le capital de
la Compagnie à 130 p^o une part
de 5,000,000.

Deuxieme Souscription

7,000,000. l. à 140 p^o 5,000,000.

Troisieme Souscription.

7,500,000. à 150 p^o 5,000,000.

Quatrieme Souscription.

9,981,000. à 160 p^o 6,238,125

30,981,000. 21 38,12

Difference 9,742,875.

394 ETAT DU COMMERCE

Principal acquis par les Souscripteurs dans le
fond de la Compagnie 1. st. 21,238,125.

Principal gagné à la Com-
pagnie par les Souscrip-
tions. 9,742,875.

Capital général ajouté au
fonds de la Compagnie par
l'accession des annuités &
des dettes. 30,981,000.

Ce capital général auroit
été alors dans les rapports
suivans.

Capital des anciens action-
naires. 11,746,000.

Capital des nouveaux ac-
tionnaires. 23,238,125.

Total des capitaux parti-
culiers des actionnaires. 32,984,125.

Capital appartenant à la
Compagnie gagné par la
souscription. 9,742,875.

Total général. 42,727,000

Le capital gagné à la Compagnie par la sous-
cription montant à 9,742,875. l. st. étant ven-
du à 160 p^o. auroit produit. 15,588,600.

P
d

a

P
L

4

P
l
f

*

r

i

l

y

1

D'ANGLETERRE. 395

En levant sur cette somme,
pour donner à l'Etat, celle
de 3,500,000.

Il seroit resté net de profit
à la Compagnie. 12,082,600.

Revenu de la Compagnie.
pour environ 38,600,000.

l. ft. 5. p^o par an. 1,930,000.

Pour 4,127,000. l. ft. à

4. p^o par an: 165,080.

Total du revenu de la Com-
pagnie non compris l'al-
louance accordée pour les
frais de régie, 2,095,080.

Un dividende de 8 p^o qu'on auroit payé
aux 32,984,125 actions de la Compagnie au-
roit monté à: 2,638,730.

Comparé avec le revenu de
la Compagnie de 2,095,080.

Il auroit manqué annuel-
lement, pour accorder ce di-
vidende aux actionnaires, la
somme de 543,650.

396. ETAT DU COMMERCE

Le bénéfice que la Compagnie eût fait par les souscriptions, auroit suppléé à ce déficient pendant 12. ans, & dans cet intervalle il étoit difficile de croire que les profits du commerce d'Afrique, ceux qu'auroit produit la culture de la nouvelle Ecosse & celle de la moitié de l'Isle de S. Christophle, n'eussent pas monté assez haut pour mettre les actionnaires en état de perpétuer leur dividende sur le même pied & peut-être même de l'augmenter.

Après avoir montré les différentes parties du projet, pour la réduction des dettes nationales tel qu'il avoit été formé originairement, & le détail des opérations par lesquelles on se proposoit de l'exécuter, il manqueroit ici quelque chose, si je ne faisois pas voir au lecteur les épargnes annuelles qu'il devoit procurer à la Nation, & en combien de temps on se pro-

pe
m
Er
(
de
A
sou
7
que
F
a l
C
des
T
nal
lon
acc
R
nal
L
ep
les
P
K. n

30 D'ANGLETERRE. 397

posoit par-là de liquider entièrement ces dettes.

ÉTAT de toutes les dettes publiques en 1719.

Capital de la Compagnie de la mer du Sud. l. st. 11,746,844

Annuités & dettes à être souscrites suivant le projet. 30,981,712.

Annuités de la Banque rachetables. 3,775,000.

Premier capital de la Banque 1,600,000. 5,375,000.

Capital de la Compagnie des Indes Orientales. 3,200,000.

Total des dettes Nationales. 51,303,556.

dont la Compagnie auroit acquité suivant le projet. 3,500,000.

Restant des dettes Nationales. 47,803,556.

Le Gouvernement auroit épargné annuellement par les longues annuités. 133,541.

Par l'intérêt des 3,500,000. l. st. que la Compagnie auroit

398 ETAT DU COMMERCE

remboursées.

175,000.

Par la réduction de l'intérêt du capital des deux autres grandes Compagnie de 5 p^o à 4 p^o si elles avoient voulu prendre part à la souscription.

235,426.

Total des épargnes annuelles en exécutant le projet

543,967.

Le fonds d'amortissement étoit pour lors de

936,000.

Il auroit été de

1,479,967.

Ce fond annuel de 1,479,967 l. st. ayant été constamment appliqué à l'acquit des dettes nationales les auroit liquidées entièrement en 24 ans.

M. Aislable fit communiquer ce projet à la Compagnie de la mer du Sud, le 21 Janvier 1720. Les Directeurs l'ayant examiné dans une de leurs assemblées, ne balancerent pas à l'adopter. Dès que M. Aislable fut sûr de leurs dispositions, il le proposa dans un grand

C
C
n
a
c
n
P
n
d
a
a
P
C
f
n
l
C
g
c
c
a
C
l

Committé de la Chambre Basse.

Cette Chambre parut prête à la recevoir. Lorsque l'on alloit aller aux opinions, Sir John Cope, un des Directeurs de la banque de
manda qu'un autre corporation pût également être admise à demander la liberté d'acquérir les dettes publiques. Le Committé acquiesça à sa demande, & fixa le 29. Janvier pour recevoir les propositions qu'on voudroit faire à la Chambre sur ce sujet.

The proceedings of the late Directors of the South Sea Company

Le 29. Janvier la Banque présenta ses propositions qui ne différoient au fond de celles de la Compagnie du Sud, qu'en ce qu'elles offroient à l'Etat, une somme de 5,500,000. l. st. si toutes les annuités étoient souscrites, au lieu de celles de 3,500,000. l. st. que la Compagnie de la mer du Sud consentoit de fournir:

Etonnée des avantages que la Banque présentait à l'Etat, la Cham

460 ETAT DU COMMERCE

*The history
and proceedings of the
house of Commons.*

bre des Communes différa de se déterminer jusqu'à ce que les deux Compagnie eussent fait de nouvelles propositions. La Compagnie du Sud ne voulut pas laisser remettre à d'autres l'exécution de ce projet. Elle promit d'avancer une somme de 4,667,000. l. st. quelque succès qu'il eût, & d'en donner une de 7,567,500. l. st. si toutes les annuités étoient soucrites.

La Chambre basse s'en tint à ces dernières offres, mais il fallut que la Compagnie renoncât à la concession de la nouvelle Ecosse, de la moitié de l'Isle S. Christophe, & du droit exclusif au Commerce d'Afrique: cependant le ministère lui promit de tout tenter pour la lui procurer.

Aussi-tôt que la Chambre basse eut accepté les propositions de la Compagnie, les actions du Sud monterent considérablement, mé-



né
qui
bita
ob
a H
ne
en
ous
ion

I

ag
oin
es
Ma
arl
erf
ctio
ner
ne
ag
o
C
50
ent
ave

né avant que l'on eût passé l'acte, qui l'autorisoit à ajouter à son capital les annuités & les dettes.

On regarde la concurrence de la Banque en cette occasion, comme la cause principale qui rendit ce projet funeste, & qui amena tous les désordres dont son exécution fut suivie.

Le premier dessein de la Compagnie de la mer du Sud, se borroit à ouvrir une souscription pour les annuités & les autres dettes. Mais dès que l'acte eut passé au parlement (le 7. Avril 1720.) diverses considérations porterent les actionnaires à désirer que l'on commençât par vendre par souscription une partie du capital de la Compagnie: il valoit pour lors 285. l. st. on le mit à 300. l. st.

Cette souscription monta à 6,50,000. l. st. dont 6. l. st. pour cent furent payées comptant. La preuve que les actions du Sud

402 ETAT DU COMMERCE

avoient prise, étoit telle, que des personnes de tout rang se hâtèrent d'en demander une nouvelle. Leur impatience ne permettant pas de la remettre à un temps éloigné, on en publia une seconde pour le 29 Avril à 400. l. st. pour cent, dont 40. l. st. pour cent, devoient être payées comptant. Elle fut fixée à 6,000,000. l. st.

Ils ouvrirent environ quinze jours après une souscription pour les annuités. En peu de jours on en apporta plus des deux tiers aux Commissaires chargés de les recevoir. Le capital de la Compagnie étoit pour lors à 375. l. st. pour cent. Les Directeurs crurent devoir estimer le fonds des annuités sur un pied plus avantageux pour les Propriétaires, que le premier plan du projet ne le portoit. Ils évaluèrent celui des longues annuités, au denier 32 au lieu du denier 20, sur lequel on avoit compté d'a-

bord. Les annuitans reçurent en conséquence, pour chaque longue annuité de 100. l. st. un intérêt de 700. l. st. dans le *stock* (a) de la Compagnie qui à 375. l. st. pour cent, montoit à 2,625. l. st. & tant en argent qu'en billets de la Compagnie, une somme de 575, ce qui faisoit en tout 3,200. l. st. à quoi montoit le capital d'une annuité de 100. l. st. évaluée sur le pied du denier 3 2.

On fit des appréciations proportionnelles pour les autres annuités non rachetables. Les actions du Sud continuoient à monter. Au 16. Juin elles valoient 760. l. st. Celles qui avoient été achetées à la seconde souscription, gagnoient plus de 500. l. st. Un profit aussi

(a) *Stock* est un mot Anglois, qui signifie *fonds, capital*. Les Écrivains François qui ont traité des Compagnies de Commerce Angloises ont employé ce mot au lieu de le traduire lorsqu'ils ont voulu parler du fond ou capital de ces Compagnies.

464 **ETAT DU COMMERCE**

grand fit solliciter avec les plus grandes instances une souscription. Ceux qui la souhaitoient offrirent de prendre les actions sur le pied de 1,000. l. st. Les Directeurs y consentirent. Mais en comprenant dans cette somme le dividende pour une demi-année, & en accordant des termes éloignés pour le paiement, ils ne les firent payer en effet aux acquéreurs qu'environ 800. l. st.

Le douze de Juillet les Directeurs ouvrirent une deuxième souscription, pour recevoir le reste des annuités & des dettes. Le concours des souscripteurs ne fut pas moins grand pour cette partie, qu'il l'avoit été pour la première. Quelques propriétaires de ces annuités, soit par raison d'absence, soit par d'autres empêchemens, n'ayant pû se présenter avant la clôture des livres, furent reçus à une autre Souscription Sur leurs

empressement on ne la recula que jusqu'au 4. Août, après cette dernière il ne resta plus qu'un très-petit nombre d'annuités, & pour environ deux millions de dettes rachetables à souscrire.

Le 12 du même mois, les actions valoient 900. l. st. y compris le dividende. Ce qui faisoit environ 820. l. st. sans le dividende. Pour les deux dernières souscriptions, les Directeurs évaluèrent les longues annuités sur le pied du denier 36, & les annuités rachetables sur celui de 105. l. st. pour cent. Ils n'établirent le capital de la Compagnie qu'à 800. l. st.

La hausse continuelle du prix de ce capital flattant les actionnaires d'un gain considérable, les porta à demander une quatrième souscription à laquelle les Directeurs consentirent pour le 24. Août, sur le pied de 1,000. l. st. pour cent. Les actions de la troisième ga-

406^e ETAT DU COMMERCE

gnoient alors 300 pour cent. Pour empêcher que le concours à cette souscription ne fût excessif, on exigea que chaque acquereur payât un cinquième comptant. Malgré cette précaution elle monta à 1, 200,000. l. st. Tout le monde vouloit avoir de ce papier.

Il n'est pas facile de rendre raison du goût que l'on prit vers ce temps-là dans presque toute l'Europe pour ces richesses imaginaires.

Mémoires de la Régence L'Angleterre vit renouveler chez elle les scènes dont la France avoit été le théâtre en 1718 & 1719,

*An Oxford
annuitans' lei-
tre to fir Ri-
shard Steele.*

lorsque par les différentes opérations qui suivirent l'érection de la Banque royale, M. Law scut séduire le public en faveur des actions de la Compagnie d'Occident. Le même esprit de vertige qui avoit troublé Paris & toute la France, passa dans la Grande Bretagne. On eût dit que l'allée du change à Londres, étoit un lieu enchanté où

Un pouvoir invisible trompoit l'imagination, comme les verres à facettes font illusion à la vue, en multipliant les images d'un même objet. Les idées étoient tellement confonduës par ce qui se passa durant six mois à cette place, qu'un auteur contemporain dit qu'il avoit eu bien de la peine à conserver la maniere ordinaire de compter qui apprend que deux & deux font quatre.

*The English
Mississippi.*

L'avantage de conserver des fonds qui devoient être perdus au bout d'un certain temps, la hauteur du dividende dont jouissoient les actionnaires de la Compagnie du Sud, les profits qu'on espéroit de son commerce furent les premiers attraits qui firent rechercher ces actions. Mais la concurrence de la banque donnant lieu de croire que le projet d'attribuer toutes les dettes de la nation à une seule Compagnie, renfermoit des avantages

408 ETAT DU COMMERCE

infinis pour ceux qui y feroient intéressés, personne ne connut plus de bornes. On s'imagina follement qu'on ne pouvoit trop donner pour avoir part dans les fonds de cette Compagnie. Les profits qu'offrit l'agiotage, ne contribuèrent pas peu à augmenter l'empressement qu'on avoit d'acquérir de ces actions.

Listes des
Bubbles.

Le triomphe des actions de la Compagnie du Sud, donna naissance à un nombre si multiplié de compagnies bisarres, qu'il sembloit que le seul obstacle qui empêchât d'en former de nouvelles, fût la difficulté de leur trouver un nom un peu supportable. On douteroit de l'extravagance de ces temps-là, si les Ecrivains n'avoient pas conservé des listes des différentes Compagnies qui s'établirent alors dans Londres. On leur donna un nom qui leur convenoit, celui

lui de *Bubbles*, qui peut être rendu en françois par les *Bluettes* ou les *Duperies*.

L I S T E des Bubbles.

1. La Compagnie de *Sir Richard* pour la pêche du poisson d'Etang.
2. Ditto la Compagnie pour la pêche de *Garraway*.
3. La Compagnie de *Robin* pour les goujons.
4. Ditto pour les éperlans.
5. La Compagnie du Groenland pour la pêche de la baleine.
6. La Compagnie pour la pêche sur les côtes de l'Amerique.
7. Ditto pour l'Amérique Septentrionale.
8. La nouvelle Compagnie du Groenland.
9. La Compagnie de la pêche Royale.
10. La Compagnie de la pêche d'*Arthur Moore*.
11. La Compagnie des dix millions pour la pêche.
12. La Compagnie de *Wyebourne*.
13. La Compagnie de *Wakefield* pour l'engrais des canards & des oyes de la province de Lancashire.
14. Loterie d'annuités de *Whitmore*.

410 ETAT DU COMMERCE

25. La Compagnie des améliorations de la Grande Bretagne.
26. La Compagnie pour le Commerce de Harburgh.
27. La Compagnie des huiles de Long.
28. La Compagnie des annuités de Baker.
29. La Compagnie pour saler les harangs à la maniere de *Hogan Mogan*.
30. La Compagnie d'assurance de *Wild* contre les enfonceurs de portes.
31. Ditto contre les voleurs de grands chemins.
32. La grosse aventure de *Bele*.
33. La Compagnie de *Briscoe*.
34. La Compagnie de *Burridge* pour le tabac d'Espagne.
35. La brasserie de *Coe*.
36. La Compagnie des crins de *Hurst*.
37. La Compagnie pour l'huile de Pavot.
38. La Compagnie pour l'huile de raves.
39. Les annuités de *Fréck*.
30. La Compagnie pour fournir les marchés de Bétail.
31. Le Bureau des Lombards.
32. La Compagnie pour la Manufacture des Beures.
33. Manufacture de laineries.

34. La Compagnie pour la construction des Vaisseaux.
35. La Bubble de *Keet*.
36. La Compagnie de terre neuve de *Tavernier*.
37. Ditto de *Lofthouse*.
38. L'avanture du Cap. *Clipperton*.
39. La Compagnie pour l'engrais des Porcs.
40. La Compagnie pour assurer une pension aux veuves.
41. La Compagnie pour la vaisselle d'étain.
42. La Compagnie pour le Commerce de *Santa-Cruz*.
43. La Compagnie des tourniquets.
44. La Compagnie pour la Soyerie.
45. La Compagnie pour les terres marécageuses.
46. La Bubble de *Westly*.
47. L'union pour le feu.
48. La Compagnie pour le Commerce des Mers du Nord.
49. La Compagnie pour le cuivre de Galles.
50. La Compagnie pour l'amélioration du tabac.
51. La Compagnie pour la cure des Chevaux poussefs.
52. La Compagnie de *Vaux* pour l'exportation du sel gris.

412 ETAT DU COMMERCE

53. La Compagnie de *Waldreci* pour l'amélioration des terres vagues & l'engrais du Bétail.
54. La Compagnie de *Crathey* pour assurer les actions de la pêche de *Garraway*.
55. La Compagnie de *Daniel de Foe* pour procurer de l'ouvrage aux Tisserans.
56. La Compagnie du sucre.
57. La Compagnie d'assurance du Change Royal.
58. La Compagnie pour le Cacao.
59. La Compagnie de *Pindar* pour l'amélioration des terres incultes en Lancashire.
60. La Compagnie de *Chilly* pour les munitions de la Marine.
61. La Compagnie pour l'habillement des troupes de terre.
62. L'enchere de *Steward*.
63. L'aventure de *Jacques Lancer*.
64. La Compagnie pour noircir les empeignes
(*a New invention for the more effectual
blackening of shoes.*)
65. La Compagnie pour l'exportation des bas.
66. Bureau pour fournir les Magazins du Roi de poudre, & des autres munitions de guerre.
67. La nouvelle Compagnie pour l'importation de l'eau de vie.

68. La Compagnie de la Cuse.
69. La grande Compagnie du tabac rapé.
70. La Compagnie pour nettoyer les rues suivant une nouvelle méthode.
71. La Compagnie pour les Orphelins.
72. La Compagnie d'un million.
73. La Compagnie des annuités à vie.
74. La Bubble de *Stringer*.
75. L'expédition de *Pindar* à Madagâscar, pour donner la chasse aux Pirates.
76. La Compagnie pour les couvertures de Maison.
77. La Compagnie pour l'exportation des vieilles hardes.
78. L'expédition de *Node* aux *Isles Caraïles* & à *Santa-Cruz*.
79. La Compagnie pour assurer du bien aux enfans.
80. La Compagnie pour procurer de l'ouvrage aux pauvres de la Paroisse.
81. La Compagnie Irlandoise pour les toiles à voile.
82. La Compagnie pour l'amidon.
83. La Compagnie pour les Manufactures de Laineries.
84. La Compagnie du Lord *Craven* pour les Isles de *Bahama*.

414 ETAT DU COMMERCE

85. Les entrepreneurs de l'établissement dans le Margraviat d'Azilia.
86. La Compagnie pour le malt & le houblon.
87. La Compagnie de Keet.
88. La Compagnie pour la pêche aux détroits de Davis.
89. La Compagnie pour le savon sec.
90. La Compagnie de Long pour la Pensilvanie.
91. La Compagnie pour le fer de Suède.
92. La Compagnie pour la transmutation du vif argent en métal solide.
93. La Compagnie pour les Manufactures de Laineries.
94. La Compagnie pour les Etats du Roi Georges.
95. La Compagnie d'Overall pour le feu.
96. La Compagnie pour les terres inondées.
97. La Compagnie pour les Bâtimens.
98. La Compagnie de la grande pêche.
99. La Compagnie pour vider les fosses d'aïssance. (*For emptying houses of office.*)
100. Une deuxième ditto.
101. La mutuelle assurance des Vaisseaux.
102. La Compagnie de Shale pour les Vaisseaux.
103. Ditto de Sam.

104. La Compagnie du Caffé de *John* ditto.
105. La Compagnie de la Marine ditto.
106. La Compagnie de *Symond* pour le commerce d'Allemagne.
107. La Compagnie pour l'importation des Negres.
108. La Compagnie d'*Argil* pour la fourniture du biscuit & du fromage pour la Marine.
109. La Compagnie pour le houblon du Sud.
110. La Compagnie d'assurance de *Smond*.
111. Ditto de *Baker*.
112. Ditto de *Frecks*.
113. La Compagnie de l'Isle de Bohemia.
114. La Compagnie de l'Isle d'Orkney.
115. La Compagnie du sel fossile.
116. La Compagnie pour un Bureau d'emprunt.
117. La Compagnie pour la guérison des maladies vénériennes. (*Office for curing the grand pex or clap.*)
118. La Compagnie pour la machine de *Punkle*.
119. La Compagnie pour les chapeaux de Feutre.
120. La Compagnie pour le commerce du charbon de Newcastle.
121. La Compagnie pour le Commerce de

416 ETAT DU COMMERCE

Lainerie pour l'Irlande.

122. La Compagnie d'assurance de *Ram*.

123. L'ancienne Compagnie d'assurance.

124. La Compagnie pour le cuivre.

125. La Compagnie pour les taffetas lustrés.

126. Le Bureau pour l'entretien des Bâtards.

127. La Compagnie pour un Bureau d'emprunt.

128. La Compagnie pour prêter sur les actions de *Garrawai*.

129. La Compagnie de *Tavern* ditto.

130. La Compagnie pour l'amélioration du houblon.

131. La Compagnie pour la construction des Vaisseaux.

132. La Compagnie pour le commerce d'Irlande.

133. La Compagnie pour le Commerce d'Espagne & de Portugal.

134. La Compagnie pour le commerce d'Ecosse.

135. Bureau d'emprunt.

136. La Compagnie pour le chanvre & le lin.

137. La Compagnie de *Long* pour le chanvre & le lin.

138. La Compagnie de *Brand* pour les toiles à voiles.

139. Ditto pour les toiles à voile de fabrique

Angloise.

- 140. La Compagnie de l'assurance Angloise.
- 141. La grande Apoticaiererie.
- 142. La Compagnie pour l'amidon de fabrique Angloise.
- 143. La Compagnie pour l'amidon de fabrique Etrangere.
- 144. La Compagnie d'assurance pour les chevaux.
- 145. La Compagnie pour paver les rues de Londres.
- 146. La Compagnie de *Pontack* pour l'or & l'argent.
- 147. La Compagnie de *Lambert* pour l'amélioration des terres.
- 148. La Compagnie pour fournir Londres de foin & de grain.
- 149. La Compagnie de la riviere d'Oronoko.
- 150. La Compagnie pour les bois de construction & pour les matieres apportées d'Allemagne.
- 151. La Compagnie pour la fabrique du carton & du papier à emballer.
- 152. La Compagnie de la riviere de Douglas.
- 153. La Compagnie pour les toiles de coton de Manchester.
- 154. La Compagnie de *Wilbee* pour les mines

418 ETAT DU COMMERCE

d'or & d'argent.

155. La Compagnie Irlandoise pour les toiles à voile.

156. La Compagnie pour la fabrique de la porcelaine en Angleterre.

157. La Compagnie pour fabriquer des toiles de coton en Angleterre.

158. La Compagnie pour les salines.

159. Deuxième ditto.

160. Troisième ditto.

161. La Compagnie pour extraire de l'argent d'une masse de plomb.

162. La Compagnie du Bureau des Selliers, pour le feu.

163. La Compagnie pour les remises.

164. La Compagnie pour le feu.

165. La Compagnie pour les remises.

166. Assurance Irlandoise pour le feu.

167. La Compagnie des crins.

168. Ditto pour la pêche du Corail.

169. La Compagnie des Hydrauliques.

170. La Compagnie de Holy-land.

171. La Compagnie pour faire des bas de soye pour femmes &c.

172. La Compagnie pour élever des vers à soye.

173. La Compagnie du houblon du Sud.

174. La Compagnie du Groenland pour la pêche.

175. Soumissions nationales.

176. Soumissions universelles.

Parmi les Compagnies dont l'objet n'est pas exprimé dans la liste des *Bubbles* qu'on vient de lire, il y en avoit,

Une pour une entreprise très-avantageuse, mais qui devoit être un secret, (*for carrying on an undertaking of great advantages but no body to know what it is.*)

Une pour les fournitures nécessaires aux funérailles dans toute la grande Bretagne.

Une pour chercher le mouvement perpétuel (*for a wheel for perpetual motion.*)

Une pour faire sécher le malt, par la chaleur naturelle de l'air.

Une pour répondre à tous les Maîtres & Maîtresses, des pertes que leurs Domestiques pourroient leur causer.

420 ETAT DU COMMERCE

Je n'ai point mis dans cette liste quelques Compagnies qui se trouvent dans les listes Angloises ; parce que , quoiqu'elles paroissent y avoir été insérées sérieusement , je n'ai pu m'empêcher de les regarder comme des plaisanteries, telles que ,

La Compagnie de *William Helmes* pour l'assurance de la virginité des filles. *Wm. Helmes in exchange Alley's insurance of Maidenheads.*)

La Compagnie de *Callington* pour fondre la scieure & les coupeaux de bois , & les couler en planches de belle longueur & sans noeuds. (*Pollington's melting sawdust and shavings into deal-Boards of any length and free from knots.*)

La Compagnie de *Pindar* pour les paniers de femmes. (*Pindar's new invention for the more effectual making an equinoxial instrument for the convenience of ladies petticoats.*)

Les différentes sommes que l'on se propoſoit de lever pour l'exécution de ces projets chimériques , montoient à près de trois cens millions ſterlings : ſomme immenſe qui excédoit la valeur de toutes les terres de l'Angleterre, en les appréciant par leur revenu ſur le pied du denier 20. La poſtérité aura peine à croire que des entrepriſes auſſi dénuées de ſolidité ayent pû être imaginées, & ſe perſuadera encore moins qu'elles ayent été propoſées parmi une Nation fameuſe depuis long - temps par ſa prudence & ſon habileté dans les affaires du Commerce. Néanmoins l'avidité d'acquérir en peu de temps de grandes richesses , avoit tellement troublé le jugement de preſque tous les Anglois , que la plûpart de ces Compagnies trouverent un grand nombre de ſouſcripteurs , & que les ſouſcriptions de pluſieurs d'entre-elles gaignoient conſidérablement.

Chûte du système du Sud.

The proceedings of the late direction of the south-company.

Le trouble que cette nouveauté introduisoit dans le Commerce menaçant d'enfanter les désordres les plus funestes , les Lords justiciers sur les remontrances des Commissaires du Trésor Royal, publièrent le 18 Août un *ordre* qui cassoit plusieurs de ces Compagnies & défendoit qu'il s'en établît aucunes dorénavant. On dit que les Directeurs de la Compagnie du Sud sollicitèrent cet ordre , à cause qu'ils craignirent que la quantité de souscripteurs qui s'engageoient dans les Bubbles , ne diminuât l'ardeur du public pour les actions de leur Compagnie. En cela peut-être firent-ils une faute. Car quoique quelques jours avant que d'obtenir cet ordre il y eût eu des variations dans le prix des actions du Sud qui pouvoient faire appréhender leur chûte , on doit cependant dater de cette époque la décadence

ce du capital de leur Compagnie. Si le succès de cette dernière avoit produit une foule de Compagnies nouvelles, ces Compagnies avoient à leur tour contribué infiniment à faire monter la valeur de son capital.

Malgré les efforts des Directeurs pour soutenir ce capital, dès le troisième du même mois, les actions tomberent de 820. (y compris le dividende) à 730. Au 8. Septembre elles ne valoient plus que 680. Au 30. du même mois elles étoient à 300. l. st. Le 5. Octobre à 260. On les avoit à 120. l. st. au 2. Décembre.

Cette chute inattendue irrita contre les Directeurs de la Compagnie du Sud ceux dont elle cau-
soit la ruine. On les accusoit de malversations. Cette imputation fondée à l'égard de quatre ou cinq d'entr'eux, les enveloppa tous, quoi qu'il paroisse que la plupart

424 ETAT DU COMMERCE

n'étoient coupables d'autre chose que des pratiques d'agiotage dont les actionnaires mêmes , qui se plaignoient , s'étoient mêlés le plus ouvertement.

An abstract of an account stated by some of the clerk at the South-sea house relating to the estates of the late directors. By G. Archibald Hutcheson of the middle-temple, London, Esq. and member of parliament for trafficking in the county of Suffolk.

Cependant le Parlement nomma un committé pour examiner leur conduite. Archibald Hutcheson qu'on trouve cité dans ce chapitre & dans le suivant, fut du nombre des Commissaires. Il s'étoit toujours déclaré contre le sîstème de la Compagnie du Sud , & durant la vogue de ce sîstème à peine avoit-il laissé passer un mois sans mettre au jour quelque ouvrage pour le combattre. Cette conduite avoit tellement animé les partisans des Actions contre lui , qu'on le menaça plusieurs fois par des lettres anonymes de le faire repentir de son zele. Ses calculs m'ont aidé à répandre quelques lumieres sur cette matiere , qu'il est difficile de présenter claire-

ment : surtout lorsqu'on ne peut se permettre d'entrer dans tous les détails qui lui appartiennent.

Sur le rapport du Committé , le Parlement deffendit aux Directeurs de quitter le Royaume , les déclara incapables d'occuper aucune place de confiance soit civile , soit militaire , & faisit tous leurs biens. Cette sévérité s'étendit ensuite à d'autres personnes, qui avoient en effet abusé du crédit que leur donnoit leur place.

St. 7. Geo. I.

Le Committé découvrit que les Directeurs de la Compagnie du Sud, croyant avoir besoin d'être appuyés dans le Parlement par quelques-uns de ses membres , pour faire accepter leur projet , les avoient intéressés dans le fond de la Compagnie. Ce fait forma par ses circonstances un des principaux chefs des plaintes qui s'éleverent contre eux. Car les avantages du projet n'étant que probables,

The several reports of the Committee of secrecy to the honourable house of commons relating to late south sea Directors.

426 ÉTAT DU COMMERCE

les personnes à qui les Directeurs s'adresserent , ne voulurent pas se charger d'effets qui pouvoient leur fondre dans les mains. Ils eurent recours à un expédient. M. Knight, Caissier de la Compagnie , de concert avec eux , écrivit sur ses livres en differens articles , & sous différentes dattes, qu'il avoit été vendu des Actions de la Compagnie pour une somme de 574, 500 l. st. sans spécifier le nom du Cessionnaire, & sans marquer qu'il eût reçu d'eux aucun à compte , ni aucune promesse de prendre ces Actions dans un temps fixe. Chacun de ceux qu'il étoit nécessaire de gagner pour avoir l'agrément des deux Chambres , eut part dans ces 574, 500 l. st.

Cet arrangement mettoit les Cessionnaires pour lesquels il avoit été imaginé, à couvert de tous les risques qui pouvoient accompagner le projet , & ne leur faisoit

perdre aucun des avantages qu'on esperoit en retirer. En effet , comme ils n'avoient contracté aucun engagement avec la Compagnie , elle n'étoit pas en état de leur rien demander , si les Actions n'ayant pas le succès qu'ils attendoient , ils refusoient de les prendre. Au contraire , si elles montoient , les Directeurs remplissant alors , selon leurs vûes , les noms qu'ils avoient laissés en blanc , pouvoient rendre la Compagnie débitrice de ces mêmes Actions en faveur de leurs partisans , quoique ceux-ci ne lui eussent fourni , ni ne se fussent obligés de lui fournir aucuns fonds.

On voit que les Directeurs trahissoient les Actionnaires , dont les intérêts leur étoient confiés , & que les membres du Parlement , qui profitoient de cette friponnerie , ne s'écartoient pas moins des loix de la probité.

428 ETAT DU COMMERCE

Le projet ayant réussi très-favorablement d'abord , les Actions supposées engagées à ces Cessionnaires anonymes , & laissées au pouvoir de la Compagnie , furent censées du nombre de celles qui avoient été vendues par elle au plus haut. Ils bénéficièrent de toute la difference qui se trouva entre le prix qu'elles avoient été vendues dans leur plus grande faveur , & celui qu'ils passoient pour les avoir achetées. En conséquence , ils reçurent par forme d'*ajustement* , suivant l'expression Angloise , des sommes qui laisserent un grand vuide dans la caisse de la Compagnie.

La Chambre des Communes déclara ces pratiques injurieuses à son honneur , & chassa ceux de ses membres qui en étoient coupables. M. Aislabye, Chancelier de l'Echiquier , & Membre de la Chambre basse , qui tant pour lui

que pour ses créatures avoipris un grand nombre d'Actions du Sud , effuya le même affront, malgré l'élévation de sa place. Ses biens furent saisis, ainsi que ceux des Directeurs , & il lui fut encore infligé d'autres peines. Peu s'en fallut que le Comte de Stanhope , alors Secrétaire de la Trésorerie , & le Comte de Sunderland , qui en étoit premier Commissaire , ne se vissent enveloppés dans la même disgrâce. Le Comité les accusa : mais les preuves qu'il recouvra contre eux ne suffisoient pas pour les condamner. James Craggs , Directeur Général des Postes , qui parut avoir prêté son nom au Comte de Sunderland , paya de tous ses biens la part qu'il avoit dans cette affaire.

*Supplement
to the reports
of the Com-
mittee of Se-
crecy, &c.*

Le second chef contre les Directeurs n'étoit pas moins grave. Les Actions de la Compagnie du Sud ne monterent pas sans quel-

430 ETAT DU COMMERCE

ques menées à la valeur prodigieuse où on les vit. Dans le temps où les variations de prix qu'elles éprouvoient , donnoient lieu de craindre qu'elles ne tombassent tout-à-fait , les Directeurs autorisés par une Cour générale des Actionnaires , pratiquerent diverses manœuvres , qui non-seulement soutinrent ce papier , mais même redoublèrent l'empressement du public.

Un des ressorts qu'ils firent jouer, fut de prêter à 5 p^c sur le stock de la Compagnie, dans la vûe de donner de la confiance à ceux qui y étoient intéressés , & d'accroître en même temps la foule des acquereurs , qui se présentoient pour avoir des Actions , en mettant par ces prêts ceux qui en désiroient en état d'en acheter. Mais outre qu'ils employèrent à ces prêts de plus grandes sommes d'argent (9, 330, 668 l. st. 11 sh.) qu'ils n'en avoient

le pouvoir , ils les délivrèrent sans prendre aucune autre sûreté des emprunteurs pour le remboursement , que les Actions mêmes sur lesquelles ils prêtoient , & qui leur servoient de nantissement. Ils vendirent ensuite ces Actions , (qui ne leur étoient qu'engagées) comme si elles leur eussent été abandonnées entièrement , sans dresser aucun écrit qui en constatât juridiquement la vente , ou qui assurant aux premiers propriétaires le retour de leurs Actions , au cas qu'ils rendissent l'argent qui leur avoit été prêté dessus. Il résulta de ces dispositions , que ceux à qui ces Actions engagées étoient cédées , avoient la facilité d'en disposer à leur avantage , si elles gagnoient , ou de les rendre à la Compagnie , si elles baïsoient : circonstance , à la faveur de laquelle les Directeurs étoient à portée de se défaire à un prix

432 ETAT DU COMMERCE

très-haut de celles qu'ils prenoient pour leur compte, & de les replacer ensuite dans le fond de la Compagnie à un prix très-bas.

*The history
and proceedings
of the
House of com-
mons.*

Ce furent ces deux griefs sur-
tout qui porterent le Parlement à
faisir tous les biens des Directeurs,
autant pour punir leur infidélité,
que pour dédommager en quel-
que maniere les Actionnaires des
pertes qu'elle leur avoit causées.

*The reports
of the trustees
for the Estates
of the south-
sea Directors.*

Le montant de leurs biens tant
meubles qu'immeubles, (y com-
pris ceux de M. James Craggs, &
ce qu'on prit à M. Aislaby) dé-
duction faite de l'allouance qui
leur fut accordée pour leur sub-
sistance, ainsi que de ce qui fut pré-
levé pour satisfaire leurs créanciers,
alla à 2, 202, 950 l. st. 3 sh. 10 d.

*The historical
register for the
year 1720.*

En examinant le rapport du
Committé, & les écrits où il est
traité du système du Sud, il paroît
que le plan de ce système fut donné
par Sir John Blunt, un des Di-
recteurs

recteurs de la Compagnie de la Mer du Sud, qui le concerta avec Milord Stanhope, Milord Sunderland, M. Aislabie, Sir John Fellow, sous-Gouverneur de la Compagnie, M. Charles Joye, Député-Gouverneur, & les Directeurs du Committé de la Caisse, & que M. Knight le Caissier leur servit d'Agent principal. D'ailleurs on a tout lieu de croire que les autres Directeurs ne trempoient point dans cette affaire; & qu'ils ne se déterminèrent aux résolutions qui furent prises dans leurs assemblées particulieres, que sur des exposés qui leur cachèrent le véritable but de ceux qui étoient dans le secret.

*Supplement
to the report
of the Com-
mittee of se-
crecy.*

On prétend que Sir John Blunt & ses associés furent des ressorts que mirent en jeu quelques Ministres de la quadruple Alliance, pour détruire le système d'administration que M. Law tâchoit d'é-

*Histoire du
système des Fi-
nances sous la
minorité de
Louis XV,*

434. ETAT DU COMMERCE
tablir en France dans les Finances.

M. Knight contre lequel on recouvra un grand nombre de preuves, ne trouvant pas sa personne en sûreté en Angleterre, prit le parti de quitter la Grande Bretagne : il passa dans les Pays-Bas. Le Roi d'Angleterre, à la sollicitation du Parlement, s'employa auprès de l'Empereur pour l'y faire arrêter. Comme la Cour ne se portoit à cette démarche que malgré elle, elle fut sans effet.



CHAPITRE XIII.

Continuation des précédens. Fin de ce qui regarde la Compagnie de la Mer du Sud : observation sur l'Assiente. De l'Echiquier.

EN même temps que le Parlement se mettoit en devoir de découvrir & de punir les auteurs du trouble qu'avoit causé le sistême du Sud , il s'appliquoit sérieusement à rétablir le crédit public que ces secousses avoient ébranlé. Il y eut plusieurs projets présentés là-dessus à la Chambre des Communes. Mais malgré la diligence qu'on apporta pour regagner la confiance , en satisfaisant les parties lésées , ce ne fut qu'en 1723. que l'on vint à bout de dresser un dernier arrangement qui approchât de ce but.

436 ETAT DU COMMERCE

On se rappelle que par un Acte du Parlement, (St. 6. Geo. I.) la Compagnie de la Mer du Sud fut autorisée à acquérir ou à recevoir en souscription des dettes de l'Etat, tant rachetables que non rachetables, mentionnées dans l'Acte, & à St. 6. Geo. I. les ajouter à son capital. Il montoit alors à 11,746,844 l. st. 8 sh. 10 d. & les dettes de l'Etat dont on lui permettoit de l'accroître alloient à 31,664,554 l. st. 18 sh. 1 d. $\frac{1}{4}$.

S Ç A V O I R :

Les longues annuités estimées		
au denier 20.		13,336,428 l. st. 5 sh.
The white hall evening post. Oct. 1720.	Les courtes dit-	
	to & les billets	
	de la loterie de	
	1720. estimés	
au denier 14.		1,781,644 5 sh. 2 d.
Les dettes rachetables,		16,546,482 7 1 d. $\frac{1}{4}$
Total,		31,664,554 l. st. 18 sh. 1 d. $\frac{1}{4}$

On a vû que , pour engager les annuitans à souscrire dans les livres de la Compagnie , les Directeurs mirent en œuvre différentes pratiques , dont l'effet porta les Actions de cette Compagnie à un très-haut prix ; & que la faveur qu'elles eurent seduisit tellement , que presque tous ceux qui étoient en état d'en acquiescer , se hâterent de s'en procurer à quelque prix que ce fût. Dès la troisième souscription qu'ouvrirent les Directeurs , elles étoient à 1,000 l. st. Chacun les recherchoit par un mouvement aveugle , en se réglant sur l'exemple l'un de l'autre , sans pouvoir donner des raisons solides du motif qui le déterminoit. En effet , selon les supputations les plus avantageuses , le capital de la Compagnie ne valoit pas intrinsequement beaucoup au-delà de 300 pour 100. C'est ce qu'on reconnoît par le calcul suivant.

438 ETAT DU COMMERCE

CALCUL de la valeur du stock ou capital de la Compagnie de la Mer du Sud.

Capital des an- valeur réelle. valeur imaginaire.

ciens Actionnai- l. st. l. st.
res à 11,746,000 à 100 l. p^o. 11,746,000

Prem. souscript. 2,252,000 à 300 p^o. 6,756,000

Second. souscript. 1,000,000 à 400 p^o. 4,000,000

Annuités, &c.

souscrites. 3,200,000 estimées 9,000,000

Trois. souscript. 4,500,000 à 1000 p^o. 45,000,000

Le dividende, 2,259,800

Annuités, &c.

souscrites. 1,000,000 estimées 6,000,000

Billets de loterie, 2,000 000 estimés 16,000,000

Quatr. souscript. 1,300,000 à 1000 p^o. 13,000,000

TOTAL du ca-
pital de la Com-

pagnie 29,367,800. valant 111,502,000.

Ajoutez à certe
somme celle
de 800,000. l.
st. due par le
gouverne-
ment.

800,000.

Et une alloüan-
ce de
Total général

120,000.

112,422,000.

D'ANGLETERRE.

439

l. st.

Total de l'autre part,

112,422,000

Sur quoi il faut

déduire sur la

1^{re}. & la 2^e.

Souscription

pour prompt

payement.

4,350,000.

Pour les billets

donnés aux

annuitans.

6,000,000.

Escompte pour

la 3^e souscript.

4,000,000

Somme promise

au Gouverne-

ment pour avoir

la liberté d'ac-

croître le capital, 7,500,000

17,850,000

Pertes supposées

faites dans le

commerce.

1,000,000

Escompte sur la

4^e souscript.

650,000

Total à déduire

19,500,000

Reste net

92,922,000

T iiiij

440 ETAT DU COMMERCE

Une somme de 92,922,000 partagée entre 29,367,800 parts ou actions, donne pour chaque part ou action 316 l. ft. 8 sh. 1 d. . car la somme de 29,367,800 l. ft. à quoi monte suivant ce calcul le capital de la Compagnie, dans sa valeur naturelle, est à celle de 92,922,000. comme 100 l. ft. est à 316 l. ft. 8 sh. 1 d. $\frac{3}{4}$.

*An impar-
tial enquiry in
to the value
of south-sea
stock.*

Ces Actions ayant le Public pour garant, cette sûreté les rendoit à la vérité préférables à une rente constituée sur de simples particuliers. Supposé qu'en conséquence de cette considération elles se vendissent 20 ou 30 pour 100 de plus que leur valeur intrinsèque, elles n'auroient dû monter qu'à près de 400 l. dans la supposition de 20 pour 100. & à un peu plus de 400 l. dans celle de 30 pour 100. c'est ce qu'on peut accorder de plus fort. Il est difficile de croire qu'il se trouve assez de danger & d'embarras dans une

constitution sur un particulier, pour engager à donner une prime de 30 pour 100. & même de 20 pour 100. en faveur de la sûreté de la garantie publique.

Cependant malgré la disproportion entre la valeur réelle des Actions du Sud, & leur prix courant, on empruntoit à 10 pour 100. par mois, & même à 1 pour 100. par jour, pour se mettre en état de prendre un intérêt dans le fond de la Compagnie de la Mer du Sud.

Some seasonable computations for those who are desirous by subscription or purchase to become proprietors of South-sea stock, &c. By Archibald Hutcheson.

Lorsque la Nation fut revenue de l'entêtement que, par une espèce de manie, elle avoit témoigné dans le temps du système pour toute sorte de papier, ceux qui s'en étoient chargés avec trop de confiance, bien loin de rencontrer l'accomplissement de leurs espérances, virent leurs richesses s'échaper de leurs mains. Les propriétaires des dettes nationales

442 ETAT DU COMMERCE

qui avoient porté leurs annuités à la Compagnie du Sud, les souscripteurs qui lui avoient donné des *à-compte*, & qui avoient pris avec elle des engagements, les emprunteurs sur stock qui lui devoient de grosses sommes furent les uns ruinés, les autres plongés dans un extrême embarras. Par la baisse extraordinaire des Actions, les annuitans se trouvoient avoir pour leurs annuités beaucoup moins qu'il ne leur étoit dû par le public. Les souscripteurs, outre l'argent qu'ils avoient donné en souscrivant, devoient en vertu de leurs souscriptions des sommes très-fortes; & les emprunteurs sur stock, en abandonnant leur stock, restoient encore débiteurs de la Compagnie.

A computation of the value of South-sea stock on the foot of the scheme as it now subsist. By Archibald Hutcheson.

Un particulier, par exemple, qui avoit acheté 10 Actions pour 9,000 l. st. dans le temps qu'elles valoient près de 1,000 l. st. qui les

avoit ensuite engagées à la Compagnie pour une somme de 4,000 l. st. & qui de ces 4,000 l. st. avoit acheté 5 autres Actions au même prix ; lorsqu'elles vinrent à tomber à près de 100 l. st. n'eut pas dans le fond de la Compagnie un intérêt de 2,000 l. st. & independamment des 9,000 l. st. qu'il lui avoit payées , lui dut de plus 4,000 l. st.

C'étoit cette situation qui avoit fait jetter de toutes parts les cris les plus violens contre les Directeurs de la Compagnie du Sud. Effectivement elle étoit déplorable. Presque toutes les familles opulentes , ou même un peu aisées de la Nation , se ressentirent de ce defastre. Le Parlement qui apporta la plus grande attention pour diminuer leur malheur autant qu'il étoit en lui , commença par remettre à la Compagnie les sommes qu'elle avoit

444 ETAT DU COMMERCE

promises au Gouvernement pour avoir la liberté d'accroître son fonds. Il ordonna ensuite qu'elle ajouteroit 33 l. st. 6 sh. 8 d. pour 100 au principal déjà accordé aux propriétaires des annuités rachetables, & à ceux de la seconde, troisième & quatrième souscription; & qu'en vertu de cet arrangement les annuitans, les souscripteurs & la Compagnie seroient quittes respectivement.

A l'égard des propriétaires des dettes non-rachetables, il regla que la Compagnie feroit une addition ou supplément au capital déjà accordé à ceux qui avoient part dans la seconde souscription d'annuités. Cette addition ou supplément devoit se faire dans les proportions suivantes.

S Ç A V O I R :

Pour chaque annuité de cent livres des 22. ans. 203. l. st. 6. sh. 8. d.

Pour chaque annuité de
98. liv. des 96. & 89. ans
communément appel-
lées *les 14. pour cent.* 178. l. st. 5. sh. 4. d.

Pour chaque annuité de
90. liv. st. des 32. appel-
lées communément *les*
9. pour cent. 73. l. st. 9. sh. 4. d.

Pour chaque annuité de
100. liv. des 32. ans ap-
pellées *les Bénéfices de*
la Loterie de 1710. 65. l. st. 16. sh. 8. d.

Pour chaque annuité de
98. liv. des 32. ans appel-
lées *les billets blancs de*
la même Loterie. 126. l. st. 14. sh. 8. d.

Pour ce qui concernoit ceux
qui avoient emprunté de la com-
pagnie sur leur Stock, il les dé-
chargea de toutes les sommes
qu'ils avoient reçues, en leur impo-
sant la condition de payer au Caif-
sier de la Compagnie dix pour
cent de ces sommes, avant le 25.
Juin 1722 & de renoncer au Stock
qu'ils lui avoient engagé. Le mê-

*An abridg-
ement of the
publick sta-
tutes.*

446 ETAT DU COMMERCE

me reglement eut lieu pour ceux qui avoient emprunté sur les souscriptions.

Enfin il arrêta que l'accroissement de Stock (gagné par la Compagnie en acquérant les dettes publiques) qui resteroit après les répartitions ci-dessus, seroit répandu sur toutes les actions qui constituoient le capital de la Compagnie : cet accroissement ne pouvoit être considérable.

An impartial enquiry in to the value of the south-sea stock.

La Compagnie avoit reçu sur		
la 1 ^e . souscription du 14 Avril	1720.	1,350,000.
Sur la 2 ^e . souscription du 29.		600,000.
Sur la 1 ^e . souscription du 14. Juin.		675,000.
Sur la 3 ^e . souscription du 16.		5,000,000.
Sur la 1 ^e . souscription du 15. Aoust.		675,000.
Sur la 4 ^e . souscription du 24.		2,500,000.
Sur la 2 ^e . souscription du 14. Septembre.		600,000.
Un million sterling en billets de l'Echiquier.		1,000,000.

D'ANGLETERRE. 447

Pour une année des arrérages de
l'ancien capital. 587,500.

12,987,500.

Pour des billets de la Compagnie
environ. 1,484,350.

Total de 14,471,850.

De quoi il falloit déduire les art. suiv.

Perte pour avoir vendu des actions
à bas prix & en avoir achetées
lorsqu'elles étoient hautes 773,718.

Pour avoir prêté sur Stock 9,330,668.

Pour avoir prêté sur la 1^e. & la 2^e.
souscription. 2,228,089.

Dépenses courantes de la Compa-
gnie & payement d'anciens bil-
lets. 2,134,000.

14,466,475.

Si de la somme de 14,471,850.

On ôte celle de 14,466,475.

Il reste. 5,375.

A quoi il faut ajouter

Pour Stock engagé à la Compa-
gnie. 2,332,667.

Avec le dividende à 10, pour cent. 233,266.

448 ETAT DU COMMERCE

Pour les souscriptions engagées

environ

320,000

Total,

2,889,308

Les dettes publiques que la Compagnie pouvoit acquerir, ne furent pas toutes souscrites dans ses livres. Le Lecteur en a déjà été prévenu page 405. Il n'y eut des longues annuités au dénier 20. que 10,707,655 l. ft. 12 sh. 6 d. Des courtes annuités au dénier 14. que 1,362,693 l. ft. 10 sh. Des dettes rachetables au pair que 13,985,425 l. ft. 2 sh. 8 d. ainsi son capital montoit à 37,802,618 l. ft. 14 sh.

S Ç A V O I R :

Longues annuités

au den. 20. sous-

crites, 10,707,655 l. ft. 12 sh. 6 d.

Courtes annuités au

den. 14. souscrites, 1,362,693 l. ft. 10

Dettes rachetables

au pair souscrites, 13,985,425 l. ft. 2 8

Total des dettes publiques souf- crites dans les li- vres de la Com- pagnie pour être ajoutées à son fonds ,	26,055,774 l. ft. 5 sh. 2 d.
Ancien capital ,	11,746,844 8 10

Capital général de
la Compagnie, 37,802,618 l. ft. 14 sh.

Cette supputation a pour base l'état du capital de la Compagnie de la Mer du Sud, que ses Directeurs présenterent à la Chambre des Communes, il s'y étoit glissé quelques erreurs que le Par-*St. S. Geo. R.*lement autorisa, par un acte, la Trésorerie à relever. Suivant le calcul des Officiers de ce Bureau, au lieu de 37,802,618 l. ft. 14 sh. le capital de cette Compagnie montoit à 37,802,483 l. ft. 14 sh $\frac{1}{2}$ d.

S Ç A V O I R :

Les longues					
annuités,	10,707,155	l. ft.	12	sh.	6 d.
Les courtes					
ditto ,	1,362,693		10		
Les dettes rachetables à 5 p ^o	10,146,326		9	7	
Ditto à 4 p ^o	3,839,363		13	1	
Ancien capital ,		26,055,639	l. ft.	5	2 d.
Capital général ,		11,746,844		10	8 ¹ / ₂
		37,802,483		14	¹ / ₂

*Some para-
graphs of M.
Hutcheson's
treatise on the
south-sea sub-
ject.*

Le Parlement permit en même temps à la Compagnie du Sud de ceder à la Banque une partie de ses annuités , jusqu'à la concurrence de 200 , 000 l. ft. Le fond de cette rente montant à 4 millions ft. ainsi que la rentrée des 10 pour 100 fixés par l'acte 7. Geo. I. pour toutes les sommes prêtées sur stock & sur souscriptions , étoient destinés au payement des dettes de cette Compagnie. Elles alloient environ à 6 , 000 , 000

D'ANGLETERRE. 451

l. ft. Cette aliénation d'une annuité de 200,000 l. ft. au principal de 4 millions ft. réduisit le capital de la Compagnie de la Mer du Sud à 33,802,483 l. ft. 14 sh. $\frac{1}{2}$ d.

Le Parlement partagea ce fond *St. 9. Geo. 1.* en deux portions égales, chacune de 16,901,241 l. ft. $\frac{1}{4}$ d. L'une fut regardée comme un prêt de la Compagnie, & les sommes qui la formoient furent appelées, le fond commun des annuités de la Mer du Sud. *The joint stock of the south-sea annuities.*

On attribua à cette portion une annuité de 845,062 l. ft. sur le pied de 5 pour 100. pour en jouir sur ce pied jusqu'au 24 Juin 1727. & de cette date à l'avenir jusqu'au parfait remboursement, une annuité moins forte sur le pied de 4 pour 100. l'une & l'autre à être prélevée sur la somme de 1,651,730 l. ft. 9 sh. 1 d. dûe annuel-

*A general
treatise of na-
val trade and
comm.*

452 ETAT DU COMMERCE

lement à la Compagnie pour l'intérêt du total de son fonds.

L'autre moitié fut déclarée capital du commerce de la Compagnie (*trading stock*) & ses profits devoient être partagés pour dividende entre les Actionnaires, de même que la somme de 806,668 l. st. 9 sh. 1 d. restant de la somme de 1,651,730 l. st. 9 sh. 1 d. & l'allouance de 9,397 l. st. 9 sh. 6 d. accordée annuellement pour les frais de régie.

*The universal
Diction. of
trade and
commerce*

C'est ainsi que se terminèrent les affaires de la Mer du Sud, fameuses à jamais dans l'Angleterre, où on appelle de leur nom (*South-sea year*) l'année dans laquelle elles se passèrent. Je n'ai pas cru devoir suivre les événemens qui les concernent dans toutes leurs particularités. Les bornes que le genre de cet Ouvrage me prescrit, m'ont forcé de resserrer la matière : elle mérite d'être traitée en particulier.

Dès que la manie de l'agiotage eût cessé, la Compagnie de la Mer du Sud songea à réparer ses pertes en étendant son commerce. Dans la même année où le Parlement partagea ses fonds de la maniere dont nous venons de rendre compte, elle entreprit de participer à la pêche de la baleine.

En 1727. elle obtint la permission d'envoyer tous les ans, avec le consentement de celle des Indes Orientales, quatre vaisseaux à l'isle de Madagascar pour y faire la traite des Negres, & les transporter de-là à Buenos-aires. Il lui fut en même temps très-expressément défendu de souffrir que ses vaisseaux abusassent de la permission pour faire voile en aucune place, ou vers aucune côte, dans les limites de la Compagnie des Indes Orientales, ou pour se charger à Madagascar & ailleurs d'au-

St. 13. Geo. 2.

454 ETAT DU COMMERCE

cune marchandise du produit de ces pays , sous peine de les voir saisir comme interlopes , & traiter suivant la rigueur des Ordonnances. La Compagnie des Indes fut de son côté autorisée à exiger de celle de la Mer du Sud toutes les sûretés , & de lui imposer toutes les conditions qu'elle trouveroit convenables.

L'Etat a fait divers remboursemens , tant sur le fond commun des annuités , que sur le capital du commerce. Le premier de ces remboursemens fut de 500 , 000 l. st. Il a été fait au commencement du regne de George II. vers le 25 Juin Les autres au nombre de quatre furent d'un million chacun , dans les années 1730. 1731. 1732. 1733.

v. β. 2. Geo. II.

St. 3. 4. 5. 6. Geo. II.

Par ces remboursemens le fond de la Compagnie ne se trouva plus être en 1733. que de 29, 302, 206 l. st. 16 sh. 2 d. somme qui étant

coupée par la moitié , suivant le partage mentionné ci-dessus , faisoit 14 , 651 , 103 l. st. 8 sh. 1 d. pour le fond commun des annuités , & autant pour le capital du commerce.

On divisa pour lors ce dernier fond en quatre parties , dont trois St. 6. Geo. II. montant à 10 , 988 , 325 l. st. 15 sh. 6 d. furent converties en un fond commun , auquel on assigna une annuité à 4 pour 100. payable jusqu'au parfait remboursement. Ces trois parties ainsi séparées de la quatrieme , furent appelées le nouveau fond commun des annuités de la Mer du Sud : *The new joint-stock of south-sea annuities.*

On réserva la quatrieme partie , qui étoit de 3 , 662 , 775 l. st. 17 sh. 3 d. pour former le capital du commerce de la Compagnie , & on lui attribua ce qui resteroit de la somme totale payée

456 ETAT DU COMMERCE

annuellement à la Compagnie par l'Echiquier , après que les annuités de l'ancien & du nouveau fond auroient été levées dessus.

Comme l'annuité payable pour le capital du commerce n'est pas proportionnée à celle qui est allouée à l'ancien & au nouveau fond commun , le Parlement s'est engagé à ne la racheter qu'après que ces deux derniers fonds auroient été réduits par les remboursemens successifs à la somme de 3 , 500 , 000 l. st.

En 1736. il y eut un remboursement d'un million sur les nouvelles annuités , & l'année suivante à la fête de S. Michel 1737. on remboursa une pareille somme sur les anciennes. Par-là l'Etat ne se vit plus débiteur de la Compagnie , que pour 27 , 302 , 203 l. st. 5 sh. 6 d $\frac{1}{2}$. Les choses restèrent sur ce pied jusqu'en 1751. Le Parlement ordonna alors d'éteindre pour

2,325,

2,325,023 l. st. 7 sh. 11 d. d'annuités du Sud, dont les propriétaires n'avoient pas voulu accepter la réduction qu'il avoit faite des intérêts que portoient tous les fonds publics. De ces 2,325,023 l. st. 7 sh. 11 d. il n'y eut d'éteints que 2,276,893 l. st. 11 sh. 7 d. Les propriétaires du reste obtinrent depuis d'être conservés en acceptant la réduction. Mais pour punir leur refus on ne leur accorda les $3\frac{1}{2}\%$ que jusqu'au mois de Decembre 1755. seulement. Ainsi la Compagnie est actuellement créancière de l'Etat pour 25,025,309 l. st. 13 sh. 11 d. $\frac{1}{2}$. dont l'intérêt, lui sera payé à $3\frac{1}{2}\%$ pour 100. jusqu'à la fête de Noel 1757. & de cette date à l'avenir sur le taux de 3 pour 100. à l'exception d'environ 48,130 l. st. montant des actions dont les Propriétaires avoient d'abord refusé d'accepter la réduction; & auxquels on n'accorda les $3\frac{1}{2}\%$ que jusqu'au mois

458 ETAT DU COMMERCE
de Decembre 1755.

Durant l'intervalle de temps qui s'écoula depuis l'année 1718. où les présens que la Compagnie de la Mer du Sud envoya au Gouverneur de Buenos-aires , acheverent d'irriter la Cour d'Espagne, en lui ouvrant tout-à-fait les yeux sur les manoeuvres des nouveaux Affientistes, jusqu'à l'année 1739, où la guerre s'alluma entre l'Angleterre & l'Espagne , les Espagnols ne s'en étoient pas tenus simplement aux plaintes. Ils s'emparoiént des vaisseaux Anglois qu'ils soupçonnoient de pratiquer la contrebande. En 1727. ils abandonnerent les mers d'Amerique à un essaim d'Armateurs , qui sous le pavillon d'Espagne troublèrent tellement le commerce des Anglois , que les Marchands de Londres , de Bristol & de Liverpool s'adresserent au Parlement pour le prier d'y mettre ordre. Les Espagnols , disoient-ils , faisis-

soient à cent lieues des côtes de leurs possessions les vaisseaux Anglois qu'ils surprenoient un peu écartés de la route qu'ils devoient tenir pour aller à leurs Colonies , ou pour en revenir , & confis-

Considerations upon the present state of our affairs &c. 1739a

quoient tous ceux qui étoient chargés de pieces de huit , de bois d'Inde , ou de cacao , quoique ces différentes marchandises pussent venir de la Jamaïque.

Mais il faut convenir que pour un vaisseau Anglois que les Gardes-Côtes Espagnols attaquoient sans sujet , il leur en échapoit trente qui auroient mérité de tomber entre leurs mains : car les Anglois , qui se plaignoient si amèrement , faisoient une contrebande sans bornes en Amérique, dans les pays qui appartenoient au Roi d'Espagne.

Au milieu de ces traverses , la Compagnie de la Mer du Sud trouva moyen de conduire son commerce avec assez d'avantage pour y trouver encore des profits

460 ETAT DU COMMERCE

*The London
magazine. De
cembre 1739.*

considérables. Et lorsqu'en 1739. le gouvernement d'Angleterre fut forcé de déclarer la guerre aux Espagnols, elle retira pour 95,900 l. st. de ses propres billets portant intérêt répandus dans le public.

La nation Angloise avoit eu beaucoup de peine à obliger le Roi, & le parlement gagné par la Cour, à la déclaration de la guerre. Les *pamphlets* qui s'imprimerent dans ces circonstances, montrent avec quelle impatience le peuple supportoit les ménagemens que le ministère monroit pour l'Espagne. Quand on vit la convention faite à Pardo en 1739. approuvée par la Chambre des Communes, il s'éleva un cri général dans toute la Grande Bre-

*An adress
to the Electors
and other free
subjects of the
Great Britain.*

tagne qui taxoit le Parlement d'infidélité. Les membres qui avoient rejeté cette convention se retirèrent, & refuserent de se trouver aux assemblées. Le peuple menaça. Les papiers publics ré-

pândirent par-tout qu'il falloit user du droit que les loix donnoient , de demander au Roi *un Parlement libre*. Ces dispositions ne permettant plus au gouvernement de suivre les vûes qu'il préféreroit , la rupture entre les deux Couronnes fut resolue.

La publication de la guerre interrompit nécessairement le commerce direct de la Compagnie. Mais à l'aide de ses interlopes , elle trouva moyen de se soutenir. Ses intérêts furent ménagés par le Traité de paix conclu à Aix-la-Chapelle, qui termina cette guerre en 1748. L'Assiente signée à Madrid le 27 Mars 1713. avec l'article qui octroye le vaisseau annuel de 500 tonneaux , est confirmée par ce Traité pour quatre ans , à cause d'un pareil nombre d'années , dont la Compagnie du Sud avoit encore à jouir de son bail, lors du commencement de la

*Traité de la
paix générale
conclue à Aix
la Chapelle en
1748 art.*

17.

462 ETAT DU COMMERCE

*The London
magazine
1750. De-
cembre.*

guerre. Le Roi d'Espagne s'obligea par une dernière convention à payer à cette Compagnie, pour ce qu'il lui devoit, une somme de 100,000 l. st. soit à Londres, soit à Madrid, trois mois après la signature de ce Traité.

*Observation
sur l'Affien-
te.*

Quelques Auteurs qui ont fait mention du Traité de l'Affiente, en rapportant que cette ferme avoit passé de la Compagnie Françoisse de Guinée, à la Compagnie Angloise du Sud, par un article du Traité de paix conclu à Utrecht, ont insinué que la France avoit été forcée par les conjonctures à céder ce contrat. Mais il est bien vrai que le peu d'économie, & l'empressement mal entendu des François à porter des Marchandises & des Negres dans les Indes Espagnoles, leur avoient fait à la fin trouver si peu de bénéfice dans ce négoce

*The London
magazine Oc-
tobre 1748.*

qu'ils ne furent pas tentés de le continuer après la fin de leur bail, qui expira dans le mois de Mai 1712.

Les Anglois voyant que la Compagnie de Guinée renonçoit à une entreprise dont ils prévoyoiient tirer un parti avantageux, se présentèrent pour traiter avec les Espagnols, & convinrent avec eux le 26 Mars 1713. comme on l'a vu plus haut.

Ce n'étoit pas la première fois que ce négoce se trouvoit entre les mains des Anglois. Sur la fin du dix-septième siècle, les Espagnols recevoient d'eux la plus grande partie de leurs Negres. A la vérité elle leur parvenoit sous le nom d'une Compagnie Portugaise, qui avoit traité avec la Cour d'Espagne pour fournir de Noirs les possessions de cette Couronne en Amérique, & qui achetoit des Anglois ceux qu'elle envoyoit à

*A defence of
the observa-
tions on the
Assiento trade
&c.*

*The British
Empire in
America.*

464 ETAT DU COMMERCE

Considerations on the American trade before and since the establishment of the South-sea Company.

An essay on trade.

la côte de Sainte Marthe , de Cumane , de Maracaybo , &c. Cette Compagnie avoit succédé à celle des Grilles & de Seville. Guillaume III. lui avoit permis de contracter avec ses sujets , & d'avoir un Agent à la Jamaïque pour l'achat des Negres. Elle y avoit envoyé Don Jago del Castillo. Il payoit comptant en pieces de huit le prix des Negres qu'il prenoit ; & l'assurance à 30 pour 100. lorsque les Marchands garantissoient la vie de ces esclaves jusqu'au Continent. Guillaume III. fit cet Agent Chevalier.

Les Anglois regardent ce premier contrat (par lequel ils étoient en quelque sorte Cessionnaires de l'*Assiente* & que, par cette raison, ils appelloient dès ce temps-là l'*Assiente*) comme la cause du commerce qu'ils ont fait depuis avec les Espagnols en Amérique. Avant la révolution , ces deux Nations

n'exerçoient ensemble aucun trafic dans ces quartiers. La fréquentation inévitable qu'occasionna entre elles la fourniture des Negres, diminua l'éloignement réciproque qu'elles avoient l'une pour l'autre. La Jamaïque devint le magasin de la nouvelle Espagne, & de la province de Terre-ferme. Ces deux vastes contrées envoioient une partie de leurs richesses dans cette Isle. On dit que les Jamaïquains faisoient avec elles un commerce de plus de 260, 000 l. st. par an. Ils vendoient alors aux Espagnols les negres pieces d'Inde deux à trois cens pieces de huit par tête. La guerre qui fut déclarée en 1702. entre l'Espagne & les Princes de la grande alliance interrompit ce négoce. Ce fut pour lors qu'il tomba entre les mains des François, d'où ceux-ci le laisserent sortir en 1713.

L'Auteur du livre intitulé :

A true account of the design and advantages of the south-sea trade.

An essay on the nature and method of Carrying on trade to the south-sea by Robert Allen.

466 ETAT DU COMMERCE

The importance of the British plantations in America, &c.

The importance of the British plantations in America, &c. place l'époque du commencement du commerce avec les Espagnols en Amerique en l'année 1690. dans laquelle Charles II. conclut avec l'Espagne un Traité de paix, qui fut signé à Madrid par Sir William Godolphin, & par le Comte de Pegnaranda, Plénipotentiaires des deux Couronnes. Le sentiment que j'ai adopté est le plus généralement suivi.

Après que la guerre fut terminée en 1748. par le Traité de paix signé à Aix-la-Chapelle, la Compagnie en vertu de l'art. 16. de ce Traité, reentra en possession de son commerce dans les Indes Espagnoles, sur le même pied qu'auparavant. Depuis l'expiration de ces quatre années elle est absolument sans commerce, ayant renoncé antérieurement aux entreprises de pêche qu'elle avoit

formées , elle ne subsiste que par ses annuités. Presentement les Espagnols reçoivent une grande partie de leurs Negres directement d'Afrique, par le canal d'une Compagnie particuliere de Marchands Anglois qui a , sous certaines conditions, obtenu de Sa Majesté Catholique la permission de porter des Noirs à Buenos-aires. Cette entreprise a été formée par Robert Crammond, Ecuyer, Négociant celebre ; & c'est lui qui en a la direction. Ce contrat n'empêche pas les Espagnols d'acheter des esclaves dans les Colonies Angloises & Françoises , selon leur besoin, lorsqu'il y en a en vente.

La Compagnie de la mer du Sud se voit privée par-là d'un bénéfice considerable , qui l'avoit mise à portée de prêter au gouvernement en 1751. une somme de 2,000,000 liv. ster. Mais la Grande Bretagne en gé-

*The universal
Dictionary
of trade and
commerce*

468 ETAT DU COMMERCE

néral trouve de l'avantage dans le parti que les Espagnols ont pris. D'habiles Négocians ont toujours prétendu que le Traité de l'Asiente étoit préjudiciable à la Nation. En effet, les profits que la concession du vaisseau annuel, & d'autres clauses produisoient à la Compagnie, en lui donnant les moyens de faire une contrebande très-considérable, ne grossissoient pas la masse d'argent que le commerce de l'Amérique Espagnole avoit coutume de faire entrer en Angleterre. Car les mêmes marchandises que les Anglois débitoient par cette voie, s'y feroient vendues également par le canal des Marchands de la Jamaïque, ou de ceux de Cadix à qui ils les auroient envoyées. Il arrivoit donc de-là que la Nation perdoit réellement le quart des profits du commerce que la Compagnie devoit céder au Roi d'Es-

pagne, à cause de l'interêt pour un quart qu'il s'étoit réservé dans cette entreprise, & de plus les 5 pour 100 des trois autres quarts des mêmes profits que ce Prince avoit exigés en sus, outre les confiscations qu'il étoit impossible d'éviter entierement.

Le commerce interieur s'étoit de même ressenti desavantageusement de l'entreprise de la Compagnie de la Mer du Sud. Son cours avoit été dérangé par-là. La Compagnie en exerçant son négoce empêchoit les marchandises qu'elle achetoit de passer par un aussi grand nombre de mains qu'elles y passaient dans le tems, qu'au lieu de les transporter directement d'Angleterre en Amérique, on les envoyoit en Espagne à des Négocians de ce dernier Royaume.

Il est souvent parlé de l'Echi- De l'Echi-
quier dans le cours de cet Ou- quier.
vrage, tant à propos de la Ban-

470 ÉTAT DU COMMERCE

que, qu'à l'occasion des Compagnies de commerce établies en Angleterre. On ne trouvera peut-être point inutile d'expliquer ce que c'est.

Etat présent
de la Grande
Bretagne.

L'Echiquier, terme François, que les Normands ont porté en Angleterre, & que les Anglois écrivent *Exchequer*, signifie chez eux le Trésor Royal. Ils l'appellent plus proprement : *The receipt of the Exchequer*, la recette de l'Echiquier. Il y a aussi une Cour de l'Echiquier, *Exchequer-Court*, dans laquelle on juge les causes qui regardent le Trésor & les revenus du Roi. Cette Cour de Justice revient à ce qu'on appelle en France la *Chambre des Comptes*. Voici comme en parle M. Savari dans son Dictionnaire.

- L'Echiquier ou Trésor Royal
- est administré par plusieurs Offi-
- ciers que le Roi nomme. Ces
- Officiers lorsque les fonds du
- Trésor manquent, sont autori-

» fés à donner des billets qui peu-
 » vent se négocier, & qui se payent
 » de la maniere suivante.

» Quand il est rentré au Trésor
 » assez de fond pour pouvoir faire
 » des payemens, les Trésoriers
 » font afficher & publier qu'ils
 » payeront dans un tel temps les
 » billets; par exemple, depuis 10
 » l. ft. jusqu'à 50 l. ft. & ainsi des
 » autres sommes, suivant les fonds
 » qu'ils ont. Les particuliers qui
 » ont de ces fortes de billets,
 » viennent les rapporter à la caisse
 » de la Trésorerie, & en reçoivent
 » le principal avec les in-
 » térêts sur le pied courant.

» Mais comme on ne fait pas
 » toujours le temps où il y aura
 » des fonds à l'Echiquier, il est d'un
 » usage permis & ordinaire que les
 » porteurs de ces fortes de billets,
 » les négocient à plus ou moins
 » de perte, suivant le besoin qu'ils
 » ont de leurs fonds.



» Ces billets regardent directe-
 » ment le credit du Roi, & il
 » est de l'habileté des Trésoriers
 » de l'Echiquier de les sçavoir faire
 » circuler, & de les ranimer, pour
 » ainsi dire, lorsque par l'épuise-
 » ment du Trésor, ils semblent
 » n'avoir plus de cours ni de vie.

F I N.



e-
il
ers
ire
our
se-
nt
ie,

